

Table des matières

Mot du directeur général3

Les grands titres de l'année4

Vision 20025

Le Réseau des autobus6

Le Réseau du métro9

Les Finances12

L'information à la clientèle15

Les campagnes de communication17

Les partenariats18

La coopération internationale19

L'engagement social20

Les ressources humaines21

Organigramme de direction22

Le conseil d'administration24

Le comité de vérification24

États financiers25



Mot du directeur général



Vous tenez entre vos mains le dernier document officiel produit par la STCUM. En effet, en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun sanctionnée en juin 2001, la STCUM est devenue le 1^{er} janvier 2002, la Société de transport de Montréal. Elle porte un nouveau nom, mais conserve ses pouvoirs et poursuit sa mission de favoriser et d'organiser les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur son territoire: la nouvelle ville de Montréal.

Ce Rapport annuel 2001 marque donc un moment important dans la vie de l'entreprise et traduit bien l'esprit d'ouverture avec lequel elle accueille cette nouvelle réalité. Il présente les nombreuses initiatives menées par l'ensemble du personnel pour atteindre les objectifs.

Comme vous pourrez le constater, 2001 a été une bonne année à plusieurs points de vue. Les efforts déployés pour réaliser la Vision 2002 - le plan d'entreprise - ont porté fruit. En effet, l'achalandage a augmenté de 2,1 %, la clientèle est plus satisfaite des services, le métro est plus fiable, la ponctualité des autobus s'est améliorée, le nombre de commentaires et plaintes a diminué de 3 % et la criminalité dans le métro a chuté de 28 %!

2001 a également été ponctuée par des événements spéciaux dont le lancement du premier journal *Métro* de langue française. Grâce à ce concept unique, la STCUM établit un lien constant de communication avec sa clientèle et bénéficie d'un canal d'information efficace pour lui transmettre ses messages. Les attentats survenus aux États-Unis le 11 septembre font partie aussi des événements qui nous ont profondément bouleversés. Ils ont ébranlé le monde et fragilisé la confiance des clients envers les réseaux de transport. La STCUM a géré cette crise avec beaucoup de rigueur et a démontré son expertise en matière de sécurité. En effet, alors que plusieurs métros du monde étaient désertés, le sien était davantage fréquenté et le sentiment de sécurité augmentait significativement, passant de 75 % en septembre à 84 % en octobre! Les activités qui ont été tenues dans le réseau afin de souligner les 35 ans du métro ont aussi permis de démontrer que le métro de Montréal figure parmi les plus sécuritaires au monde et qu'il représente toujours un sujet de fierté pour la population québécoise.

Je salue tout le travail accompli par les employés. La performance est enviable, mais pas nécessairement acquise, en ce sens que le réseau prend de l'âge et a grandement besoin d'être rajeuni. Pour maintenir en bon état ce patrimoine collectif évalué à plus de 5,5 milliards de dollars, il faudra réaliser au cours des prochaines années des projets majeurs qui nécessiteront des investissements importants. Cette situation rappelle la nécessité d'accroître les sources de financement dédiées au transport en commun pour maintenir ses infrastructures actuelles, pour améliorer les services et en développer de nouveaux. Le mémoire que nous avons présenté avec la STL et la STRSM lors de la Commission parlementaire des trans-

ports et de l'environnement concluait d'ailleurs sur l'importance de définir un nouveau cadre financier qui assurerait un financement suffisant, durable et équitable autant sur le plan local que métropolitain. Le gouvernement du Québec a bien reçu cette proposition. Il a réitéré son parti pris en faveur du transport en commun et réaffirmé sa volonté de le développer.

Vous me permettez de remercier très sincèrement les membres du conseil d'administration pour leur appui et leur confiance. Ils se sont réunis à 23 reprises pour analyser plus de 179 dossiers et adopter les résolutions afférentes. Leur engagement et leur enthousiasme ont grandement contribué à bâtir un esprit d'équipe grâce auquel nous avons pu faire avancer les choses et concrétiser un bon nombre de projets.

Je souhaite enfin la plus cordiale des bienvenues aux nouveaux membres du conseil et les assure de notre entière collaboration. La STCUM fait face à des défis de taille et je suis convaincu qu'ensemble nous pourrions réaliser notre indispensable mission.

A handwritten signature in blue ink that reads "Jacques Fortin". The signature is fluid and cursive.

Jacques Fortin
Directeur général

Les grands titres de l'année

Plus de 356 millions de déplacements, une hausse de 7,1 millions ou de 2,1 % par rapport à 2000

Croissance du transport adapté : 1,3 million de déplacements, soit 1,4 % de plus qu'en 2000

Maintien des cotes de crédit A «high» et A⁺

La STCUM se prépare à devenir la STM

Le métro fête 35 ans de fierté

La STCUM accueille le 1^{er} quotidien *Métro* de langue française au monde!

Baisse de 28 % de la criminalité dans le métro

www.stcum.qc.ca figure parmi le Top 100 des sites Internet du Québec

De nouveaux services d'autobus taillés sur mesure

Le privilège du tarif réduit est accordé aux étudiants de 18-25 ans

98 % des clients du métro arrivent à l'heure!

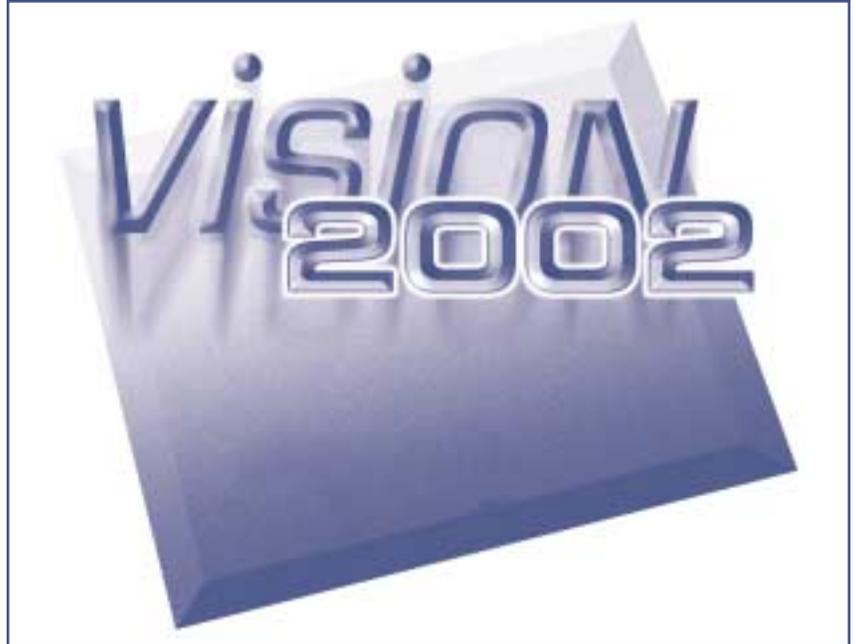
Baisse de 3 % des commentaires et plaintes

Vision 2002

Au début de 2000, la STCUM s'est dotée d'un plan d'entreprise, dénommé Vision 2002, résolument centré sur sa performance et sur le service à la clientèle. Comme sa grande préoccupation est de tout mettre en œuvre afin que le transport en commun prenne une place plus importante dans la région de Montréal, elle a élaboré des stratégies qui s'articulent autour des quatre axes suivants :

- la STCUM assure un leadership dans le développement et la promotion du transport en commun;
- 90 % des clients sont satisfaits du service offert;
- 90 % des contribuables de la Communauté urbaine de Montréal, des clients et des employés considèrent la STCUM comme une entreprise efficace;
- 90% des employés sont mobilisés.

Elle a donc mis en place un ambitieux plan de déploiement et de suivi de cette Vision 2002 afin de diffuser les objectifs de l'entreprise, de faire part de l'atteinte des résultats et de présenter l'état d'avancement au Conseil d'administration, aux membres de la direction et à l'ensemble des employés. Un programme de rémunération selon la performance a aussi été mis en place, toujours en lien avec l'atteinte des objectifs, de même qu'un budget de reconnaissance pour permettre aux équipes de travail de fêter les succès.



Différents outils de communication ont été préparés à l'intention des gestionnaires afin qu'ils partagent la Vision 2002 et qu'ils discutent avec leur équipe des objectifs de leur secteur. Vidéo qui mettait bien en contexte les résultats recherchés, documents d'appui, tableau de bord présentant chaque mois les principaux indicateurs sont les principaux.

2001 a été l'année de la diffusion de la Vision 2002. Un grand nombre d'employés ont été rencontrés, dont 50 % des chauffeurs d'autobus, ce qui constitue une première! 81 % ont déclaré que leur travail contribue à la réalisation des objectifs de leur secteur et près de 80% se sont dits fiers de leur contribution ainsi que des progrès de leur secteur.

Ce rapport rend compte des efforts consentis pour réaliser cette Vision et témoigne des résultats atteints dans l'entreprise.

Le Réseau des autobus

Un virage important

L'entretien des autobus constitue un secteur névralgique de l'entreprise et représente un des maillons les plus importants de l'offre de service. Durant la première partie de l'année, la STCUM n'a pas toujours été en mesure d'offrir le service planifié. Cette problématique s'explique, entre autres, par le nombre croissant d'autobus qui étaient immobilisés et par le fait que les livraisons d'autobus ont été retardées.

Pour pallier la situation, un plan d'action a été mis en place et des décisions importantes ont été prises par la direction. D'abord, le chef de l'exploitation du Réseau des autobus a assumé, à compter du 8 août, la responsabilité de l'entretien mineur et majeur. L'entretien et l'exploitation ont donc été regroupés dans la même direction exécutive. De plus, avec l'accord du Conseil d'administration, 5,3 M\$ supplémentaires ont été investis dans l'entretien. Cette somme a servi à financer 600 heures supplémentaires par semaine jusqu'à la fin de décembre et à combler une vingtaine de postes permanents.

Compte tenu de l'envergure des actions à réaliser, un appel d'offres public a été lancé pour le recrutement d'une équipe d'experts-conseil en entretien. Son mandat : soutenir la gestion dans la mise en place de différents programmes d'amélioration et dans l'implantation d'un système d'information intégré. La firme Slivia inc., issue d'un partenariat entre SNC Lavalin et Kéolis, une compagnie européenne, a été retenue en octobre et les trois directeurs sont entrés en fonction au début de 2002 pour un mandat de deux ans.

De meilleurs autobus grâce à la clientèle et aux employés

NovaBUS n'a pas pu commencer la livraison des 75 autobus à plancher surbaissé que la STCUM attendait au printemps avant la fin de septembre. Ces nouveaux véhicules comportent cependant une quinzaine d'améliorations proposées par



la clientèle dont : l'ajout de barres sensibles facilitant l'ouverture des portes arrière; une insonorisation accrue; un démarrage plus doux; un chauffage et une ventilation plus adéquats; l'ajout de freins ABS; une augmentation d'espace à l'emplacement du fauteuil roulant; une suspension temporisée pour amoindrir la sensation de roulis et un revêtement de sol moins glissant. Les employés fournissent quant à eux des efforts quotidiens pour continuer à améliorer ces véhicules.

Un réseau de plus en plus accessible



Le 18 juin, à la demande de l'Office des personnes handicapées du Québec et du milieu associatif, la STCUM autorisait les personnes se déplaçant en fauteuil roulant à utiliser les lignes accessibles durant les heures de pointe.

Avec l'ajout, le 28 juin, des lignes 36-Monk, 78-Laurendeau, 90-Saint-Jacques, 104-Cavendish, 108-Bannantyne, 138-Notre-Dame-de-Grâce et, le 2 août, des lignes 16-Graham, 121-Sauvé/Côte-Vertu et 170-Keller, le réseau accessible compte 47 lignes. La STCUM est la seule entreprise de transport public québécoise à permettre aux personnes en fauteuil roulant d'accéder à son réseau d'autobus régulier. Elle prévoit que d'ici la fin de 2002, la majorité des lignes de son réseau régulier seront accessibles.

Le transport adapté toujours en croissance

Au transport adapté, 1,3 million de déplacements

ont été effectués en minibus (36 %) et en taxis (64 %), une augmentation de 1,4%. La STCUM a le mandat d'assumer les déplacements des personnes ayant un handicap physique ou intellectuel, elle fait cependant face à un dilemme : la demande est toujours en progression, mais les ressources disponibles ne sont pas suffisantes pour y répondre.



Approbation du projet ACCES pour le transport adapté

Le financement du projet ACCES a été approuvé en novembre 2001 dans le cadre du Programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec. Ce projet de 8,5 M\$ vise la mise en place d'un progiciel de gestion de l'exploitation qui permettra d'offrir un meilleur service à la clientèle du transport adapté, de réduire les coûts moyens de déplacement et d'en augmenter ainsi le nombre. Grâce à ce système performant, la gestion des admissions, des réservations, des horaires, du suivi sur la route et de la facturation se fera beaucoup plus efficacement.



Concrètement, cela se traduira, entre autres, par le traitement plus rapide des demandes. Avec le système actuel, le client peut être confronté à des tentatives de 43 pour 1 et des temps de traitement de près de 12 minutes. Le progiciel ACCES assurera des ratios de 4 pour 1 avec des temps de traitement de 3 minutes. De plus, il rendra possible la gestion d'horaires réguliers sur-le-champ, éliminant ainsi les délais qui peuvent actuellement atteindre trois semaines. La clientèle pourra bénéficier des avantages de cette nouvelle technologie à compter de juin 2003.

Des lignes rapides pour desservir l'est de Montréal



Le 27 août, la STCUM a inauguré deux nouvelles lignes rapides dans l'est de Montréal. Cet important ajout de service fait suite au processus de consultation avec les intervenants du milieu et la population du secteur. Attendues depuis longtemps, les lignes 182-Métrobus Sherbrooke et 430-Express Pointe-aux-Trembles ont connu un vif succès dès leur lancement. Des modifications de parcours ont également été apportées à la ligne 410-Express Notre-Dame dans un but d'harmonisation et de consolidation de l'offre de service.

Des ententes qui font du chemin

Grâce à une entente de partenariat intervenue entre la STCUM et la Société Canadienne des Postes, la 76-McArthur a été mise en service le 5 février et permet aux employés œuvrant au centre de tri situé à Ville Saint-Laurent de se rendre directement à leur lieu de travail en empruntant les autobus qui partent de la station de métro Du Collège.

Créée en août 2000, la 73-Dalton avait fait l'objet d'une précédente entente entre Ville Mont-Royal et la STCUM. Compte tenu que la performance de la ligne dépassait largement la norme minimale requise, le conseil d'administration a accepté, le 14 février, de l'intégrer au réseau régulier d'autobus.

Bombardier Aéronautique a également signé une entente de partenariat avec la STCUM afin que la ligne 174-Côte-Vertu Ouest soit en service en soirée pour faciliter les déplacements de ses travailleurs.

Un vérin «made in» STCUM

Un vérin «made in» STCUM a été installé au Centre de transport Saint-Laurent en juin. Véritable réussite technique, il peut supporter un poids de 30 000 livres, soit 10 000 de plus que les vérins traditionnels. Avec ce nouveau concept, la STCUM se donne la possibilité de faire face à l'évolution constante du marché avec, en perspective, le développement de nouveaux modèles d'autobus plus lourds.



Réseau des autobus

180 lignes d'autobus
(dont 20 en service de nuit)

11 voies réservées couvrant 45,5 km



Parc de véhicules

1600 autobus

1070 autobus standards

530 autobus à plancher surbaissé

89 minibus de transport adapté

7 minibus urbains

Ponctualité des autobus

La ponctualité des autobus a connu une nette amélioration : 78,93 % des autobus ont livré le service à l'intérieur de la plage normative de une minute d'avance à trois minutes de retard, comparativement à 72,19% en 1999.

Performance exprimée en %

	1999	2000	2001
Objectif (-1min.+3 min.)	72,19	76,8	78,93

Kilomètres parcourus

Autobus 70 424 382

Minibus de transport adapté 2 936 096

Accidents avec dommages impliquant un autobus ou un minibus

1997	1998	1999	2000	2001
2 986	2 844	2 897	3 153	2 704

Lignes les plus achalandées

(achalandage moyen quotidien un jour de semaine)

1.	80-Avenue du Parc	13 800
	165-Côte-des-Neiges	19 900
	535-Voie réservée du Parc/Côte-des-Neiges	35 300
		69 000
2.	139-Pie-IX	34 700
	505-Voie réservée Pie-IX	7 800
		42 500
3.	67-Saint-Michel	41 200
4.	121-Sauvé/Côte-Vertu	36 700
5.	69-Gouin	30 900

Le Réseau du métro

Plus de service

En raison de l'augmentation de l'achalandage, la STCUM a décidé d'ajouter du service en semaine sur les lignes 1-verte et 2-orange. Cette mesure, en vigueur depuis le 12 mars, vise à réduire le temps d'attente sur les quais et l'entassement dans les voitures aux heures de pointe. De plus, comme le métro constitue un moyen de transport de plus en plus utilisé à l'heure du midi, trois rames de métro ont été injectées à cette période du jour à compter du mois de septembre.

Baisse importante de criminalité

Après avoir enregistré une diminution de 23 % en 2000, le réseau du métro a connu une autre baisse marquée de la criminalité, les crimes contre la personne ayant diminué de 28 % en 2001. Cette performance est attribuable, entre autres, aux efforts déployés par le Service de la surveillance et au travail de coordination effectué depuis 2000 par une unité spéciale composée d'agents de surveillance et de policiers du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal.

Des portes plus fiables



La priorité pour l'entretien du matériel roulant a été d'accroître la fiabilité du système de portes des voitures de métro construites en 1963 (MR-63). Les efforts consacrés à cette problématique par l'ensemble des employés d'entretien et de l'ingénierie ont amélioré grandement la performance du métro, puisque le nombre d'arrêts de service reliés à cette cause a baissé de 44 %. Aussi, la distance moyenne de bon fonctionnement entre deux incidents, pour les incidents de cinq minutes et plus, est passée de 42 152 km-élément en 2000 à 79 885 km-élément en 2001, soit une amélioration de 90 %.

Un métro des plus sécuritaires

Le 2 septembre, une bombe lacrymogène a explosé à la station Berri-UQAM et a causé beaucoup d'émoi. Une fumée intense a alors envahi le



corridor de la sortie Sainte-Catherine et a incommodé des clients. Les procédures d'urgence ont rapidement été déclenchées.

En effet, une minute après le signalement de l'incident, soit à 23 h 28, la ventilation a été activée et à 23 h 29, la fumée était complètement dissipée. Durant ce temps, les responsables du Centre de contrôle mettaient en œuvre le plan d'urgence, si bien que 12 minutes 30 secondes plus tard, l'évacuation de la station était complétée. La STCUM a ainsi démontré que son plan d'urgence est adéquat et efficace, ce qui est d'ailleurs confirmé par l'American Public Transportation Association dans la conclusion de l'audit qu'elle a réalisé en 2000: «le programme de sécurité du métro de la STCUM s'inscrit parmi les meilleurs en Amérique du Nord; on y a développé plusieurs des meilleures pratiques de l'industrie du transport en commun».

Le 11 septembre

Les attentats tragiques survenus aux États-Unis le 11 septembre ont incité les métros du monde à redoubler de vigilance. Bien que le métro de Montréal n'ait jamais reçu de menaces, par mesure de prévention, la direction a mis en veille son Unité de coordination des mesures d'urgence (UCMU). Heureusement, elle n'a pas eu à intervenir. La peur entourant l'émission de produits mortels comme l'anthrax a par contre franchi la frontière de Montréal et a suscité un bon nombre de signalements dans le métro. Une procédure spéciale a alors été mise en place avec le Service de prévention des incendies de Montréal

et a permis d'identifier rapidement les produits suspects. Aucune alerte «à la poudre blanche» ne s'est révélée fondée. Les résultats démontrent que la STCUM a bien géré la crise, l'achalandage dans le métro ayant augmenté et le sentiment de sécurité étant passé de 75 % à 84 %!



79 nouveaux escaliers mécaniques

En septembre se terminait le remplacement, dans 19 stations de métro, de 79 escaliers mécaniques Westinghouse de première génération qui étaient trop coûteux à entretenir. CNIM Canada a obtenu le contrat de 35 M\$ dont 24 M\$ financés par le ministère des Transports du Québec. Les travaux, qui se sont échelonnés sur cinq ans, auront permis d'améliorer significativement la performance de ces équipements et ce, pour le plus grand bénéfice de la clientèle.



«Le métro à Laval : ça va passer!»

À la suite d'un appel d'offres, l'Agence métropolitaine de transport a confié au Consortium Groupement SGTM l'ingénierie, l'approvisionnement et la gestion de la construction (IAGC) du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval. Coût du projet : 378,8 M\$, financés entièrement par le ministère des Transports. Selon l'échéancier prévu, les trois nouvelles stations ouvriront en janvier 2006. La STCUM est étroitement liée à ce projet et, vu son expertise, a été invitée à réaliser un bon nombre des études relatives à cet important projet de développement du réseau. Elle est entre autres mandatée pour réaliser l'IAGC de tous les équipements fixes liés au prolongement.

Réno-Systèmes : un projet pour assurer l'avenir

Le métro de Montréal doit subir une cure de rajeunissement afin de pouvoir continuer à servir les millions de clients qu'il transporte chaque année. Pour ce faire, le programme Réno-Systèmes a été élaboré et vise la rénovation et le remplacement des équipements fixes d'origine comme les systèmes de télécommunications et de ventilation, le câblage souterrain, etc. Ce programme est évalué à 310 M\$ et a été soumis au gouvernement du Québec qui pourrait le financer à la hauteur de 75 %. La STCUM a mis en place son bureau de projets avec la firme Dessau-Soprin qui a obtenu le mandat et attend l'approbation du ministère des Transports avant de débiter les travaux.

Célébrer 35 ans de fierté

Les activités soulignant les 35 ans du métro se sont déroulées du 9 au 29 octobre à la station McGill, une des plus achalandées du réseau. Parmi elles, EXPO 35 affichait des photos rendant hommage aux bâtisseurs, aux artisans et au personnel. Elle présentait également la célèbre maquette automatisée du métro de Montréal réalisée par un employé, M. Louis-Roger Carrier, qui a émerveillé des milliers de visiteurs. Plus de 50 000 personnes ont participé aux célébrations. Le concours «Ma station de métro préférée» a aussi remporté un franc succès, puisque plus de 12 000 coupons ont été remplis et 35 personnes se sont méritées un an de transport gratuit dans le réseau de la STCUM.

Le 14 octobre, date de l'inauguration du métro de Montréal, la STCUM a invité une centaine de personnes à la station McGill, à un événement-spectacle au cours duquel des hommages particuliers ont été rendus. Pour valoriser les œuvres d'art qui distinguent son réseau, la STCUM a alors dévoilé un magnifique calendrier rendant hommage à une douzaine d'artistes qui ont participé à bâtir l'une des plus grandes galeries d'art souterraines au monde. Elle a également procédé au lancement du livre de M. Benoît Clairoux «Le métro de Montréal, 35 ans déjà!», publié par les Éditions Hurtubise-HMH, livre qui a suscité des commentaires très positifs et des mentions d'excellence.



Réseau du métro

4 lignes de métro totalisant 66 km de voie et desservant 65 stations



Parc

759 voitures de métro

336	MR-63
423	MR-73

Kilomètres parcourus

58 035 688

Stations les plus achalandées

	(entrées)
Berri-UQAM	10 887 250*
McGill	10 874 264
Henri-Bourassa	8 172 803
Longueuil	7 027 422
Guy-Concordia	6 920 298

* Berri-UQAM a déclassé McGill qui était au 1^{er} rang depuis plusieurs années.

Journée la plus achalandée

Le jeudi 1^{er} février 2001 avec 789 618 entrées (probablement en raison de l'annonce d'une tempête de neige)

Fiabilité

(Nombre d'incidents de 5 minutes et plus)

	2000	2001	%
Matériel roulant	361	264	(27)
Équipements fixes	47	50	6
Méfais, personnes malades	408	432	6
Exploitation des trains	55	37	(33)
Divers	9	8	(11)
Causes externes	6	16	167
Toutes les causes	883	807	(9)

Ponctualité (norme : 0 à 4 minutes) : 98 % des clients arrivent à l'heure

Nombre de déplacements retardés de plus de 4 minutes (*)

Causes	2000	2001	%
Matériel roulant	2 013 686	1 667 076	(17)
Équipements fixes	291 717	378 496	30
Méfais, personnes malades	2 342 960	2 209 872	(6)
Exploitation des trains	297 393	165 943	(44)
Divers	89 972	57 642	(36)
Causes externes	35 434	160 906	354
Toutes les causes	5 071 162	4 639 935	(9)

(*) Ce tableau doit être lu en considérant que le métro a assumé plus de 214,6 millions de déplacements en 2001.

Les Finances

Des résultats plus que positifs

Les résultats financiers 2001 sont plus que positifs. Ils reflètent un excédent des revenus sur les dépenses de 15,9 M\$, soit un peu plus que le montant escompté pour équilibrer le budget 2002. Ces résultats sont attribuables principalement à une gestion rigoureuse des dépenses et à l'augmentation de 13,7 M\$ de plus que prévu des revenus-voyageurs, due à la hausse de l'achalandage de 2,1 %, supérieure à celle enregistrée en 2000 (1,6 %).

Plus précisément, la Société a assuré 354,9 millions de déplacements en autobus et en métro, soit 7,1 millions de plus qu'en 2000. Le transport adapté a aussi connu une augmentation enregistrant 17 481 déplacements supplémentaires, soit 1 279 225 comparativement à 1 261 744 en 2000, une hausse de 1,4 %.

Ces résultats sont d'autant plus positifs qu'ils ont été atteints malgré le fait que l'Agence métropolitaine de transport n'a pas pu verser les pleins montants de contributions qu'elle devait payer pour les déplacements métropolitains réalisés sur le territoire, ce qui représente un manque à gagner de quelque 3,7 M\$. Ils témoignent par ailleurs, des efforts consentis par les municipalités de la Communauté urbaine de Montréal pour favoriser le transport en commun, puisqu'elles ont accepté de porter leur contribution à 236,6 M\$ en 2001, une augmentation de 5 M\$ par rapport à 2000.

Deux excellentes cotes de crédit

Les cotes de crédit de la STCUM ont été maintenues. En effet, la Dominion Bond Rating Service Limited lui a accordé de nouveau la cote A «high» compte tenu de ses bons résultats financiers. Cette cote est supérieure à celle du Gouvernement du Québec et d'Hydro-Québec, qui détient actuellement la cote A.

L'Agence Standard & Poor's, quant à elle, lui a attribué la cote A+ pour sa bonne performance financière en dépit du ralentissement économique. Elle a de plus noté que «l'équipe de direction est compétente et expérimentée et qu'elle a su démontrer un bon contrôle sur les coûts d'exploitation».

Achat regroupé de carburant



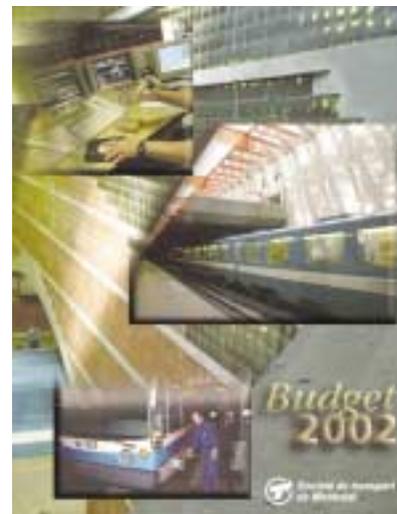
Compte tenu de la forte hausse du prix du diesel en 2000-2001, les membres de l'Association des transporteurs urbains du Québec ont procédé, sous l'égide de la STCUM, au lancement d'un appel d'offres conjoint d'approvisionnement pour chacune des sociétés membres. Cette nouvelle façon de faire est prometteuse, car elle pourrait générer une économie potentielle de plus de 2 M\$ pour les deux prochaines années, dont près de 1 M\$ pour la STCUM.

Toujours plus de besoins à combler en transport adapté

La demande en transport adapté continue de croître à un rythme beaucoup plus effréné que l'offre. Le ministère des Transports du Québec, qui subventionne 75 % des dépenses admissibles, a approuvé en 2001 une enveloppe de 19,7 M\$, soit 355 000 \$ de plus qu'en 2000. Grâce à une gestion plus efficiente des ressources et à l'augmentation du financement, la STCUM a pu réaliser 3 500 déplacements de plus qu'en 2000.

Budget 2002

Les membres du conseil d'administration ont adopté le 4 décembre le budget 2002 de la nouvelle STM. Ce budget s'élève à 725,5 M\$, en hausse de 3,8 % par rapport à celui de l'année 2001. Il a été élaboré dans le souci de consolider les acquis, de développer les services, d'assurer la transition et de réaliser un engagement des élus de la nouvelle ville de Montréal, soit celui d'offrir la possibilité aux étudiants de se procurer la carte mensuelle (CAM) à 50 % de rabais, un privilège réservé jusqu'à maintenant aux écoliers de moins de 18 ans.





Ainsi, plus de 60 000 étudiants à temps plein, âgés de 18 à 25 ans et résidant sur le territoire de Montréal, ont pu bénéficier dès janvier 2002 d'une réduction de 50% à l'achat de leur carte mensuelle, une économie de 300 \$ par année. La STM est la seule société de transport de la région métropolitaine à proposer aux étudiants de 25 ans et moins un tarif offrant une réduction aussi importante. Cette mesure vise à les encourager à utiliser le transport en commun et devrait amener un minimum de 3 500 nouveaux clients dans le réseau.

Le coût de la Carte Privilège est évalué à 19 M\$ et est financé en partie par la ville de Montréal qui a accepté d'augmenter sa contribution au transport en commun de

7,5 M\$, pour un total de 244,1 M\$ en 2002. La hausse des revenus-voyageurs, plus forte que prévue en 2001, l'augmentation supplémentaire des tarifs et le réaménagement de certaines dépenses et priorités permettront, entre autres, de combler la différence.

Le budget 2002 prévoit également une hausse moyenne des tarifs de 3,4%. Malgré ces augmentations, la nouvelle STM continuera de figurer parmi les sociétés de transport qui offrent les plus bas tarifs en Amérique du Nord. Ces augmentations, jumelées aux prévisions d'augmentation de l'achalandage, permettront d'augmenter les revenus-voyageurs de 8,4 M\$.

En 2002, la STM investira plus de 10 M\$ dans l'amélioration des services à la clientèle. Ainsi, elle offrira 4,2 millions d'heures de service au réseau des autobus, soit 65 000 heures de plus par rapport aux prévisions de 2001.

Enfin, le budget du transport adapté atteindra 28,5 M\$. Cette augmentation tient compte d'une hausse de l'achalandage de 2,6%, soit 33 000 déplacements supplémentaires par rapport aux prévisions de 2001.

Dépenses d'investissements 2002-2004

La STM prévoit injecter 713,8 M\$ dans le maintien et le renouvellement de ses équipements, soit 637,3 M\$ dans des projets majeurs et 76,5 M\$ dans l'entretien périodique majeur des équipements.

Parmi les projets majeurs figurent le programme de remplacement et de rénovation des équipements fixes du métro (Réno-Systèmes), la phase 2 du programme de rénovation des stations, le renouvellement du système de vente et de perception, la modernisation du centre d'entretien des autobus, l'optimisation de différents terminus d'autobus et la mise en place de mesures préférentielles sur cinq grandes artères de la ville ainsi que sur trois tronçons d'autoroutes. On y retrouve également l'implantation d'un système intégré d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle, le programme de remplacement des véhicules de service sur rails et la mise en place d'un progiciel de gestion de l'exploitation.

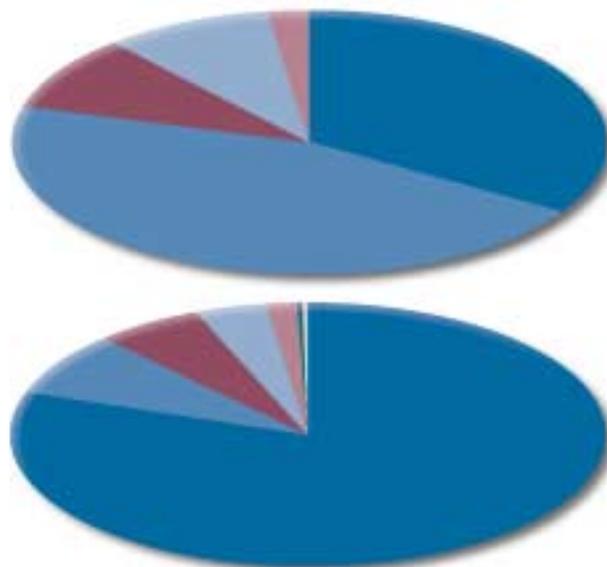
La STCUM en chiffres

Revenus (en milliers de dollars) **698 675**

Contribution des municipalités de la CUM	236 600	
Voyageurs	318 265	
Contributions diverses	63 560	
Subventions du gouvernement du Québec	63 938	
Autres	16 312	

Dépenses (en milliers de dollars) **691 847**

Autobus et métro	554 011	
Service de la dette et du financement	54 076	
Fonds d'amortissement	40 907	
Transport adapté	26 243	
Maintien des actifs	11 681	
Transfert à l'état des activités d'investissement	2 505	
Virement au fonds de roulement	1 400	
Dépenses imprévues	1 024	



Grille tarifaire

	1997	1998	1999	2000	2001
CAM					
Tarif ordinaire	45 \$	45 \$	46 \$	47 \$	48,50 \$
Tarif réduit	19 \$	19 \$	19,50 \$	20 \$	22,50 \$
CAM hebdo					
Tarif ordinaire	—	12 \$	12,25 \$	12,50 \$	13,50 \$
Tarif réduit	—	6 \$	6,25 \$	6,50 \$	6,75 \$
Lisière de six tickets					
Tarif ordinaire	8 \$	8 \$	8,25 \$	8,25 \$	8,50 \$
Tarif réduit	4 \$	4 \$	4,25 \$	4,25 \$	4,25 \$
Espèces					
Tarif ordinaire	1,85 \$	1,85 \$	1,90 \$	2 \$	2 \$
Tarif réduit	1 \$	1 \$	1 \$	1 \$	1 \$
Carte touristique					
1 jour	5 \$	5 \$	5 \$	7 \$	7 \$
3 jours	12 \$	12 \$	12 \$	14 \$	14 \$

Ventes de titres de transport

Titres	Tarif ordinaire	Tarif réduit
CAM	2,3 millions	1,1 million
CAM hebdo	2,7 millions	205 000
Lisière de six tickets	6,2 millions	2 millions
Paiement en espèce	25,5 millions	3,8 millions
Carte touristique		
1 jour	47 810	
3 jours	30 208	

Achalandage (en millions)

	1999	2000	2001
Autobus et métro	342	347,8	354,9
Transport adapté seulement	1,25	1,26	1,28
Total	343,25	349,06	356,18

L'information à la clientèle

Lancement du quotidien *Métro*

En partenariat avec la STCUM et Metro International, le groupe Transcontinental lançait le 1^{er} mars, le premier quotidien *Métro* de langue française au monde. Ce tabloïd de 24



pages, imprimé en 110 000 copies et distribué dans les 65 stations du métro du lundi au vendredi, offre à la STCUM un concept unique et taillé sur mesure pour communiquer avec ses clients. En effet, ce quotidien lui permet d'établir un lien direct et constant avec eux grâce à la page *Info-STCUM* qui lui propose chaque jour une foule d'informations utiles sur l'entreprise et ses services. Un sondage effectué auprès des lecteurs peu de temps après son lancement a démontré que le niveau de satisfaction de cette page atteignait près de 80%. *Métro* offre des informations locales, nationales et internationales et se lit en 20 minutes. Il est publié dans une vingtaine de grandes villes en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud.

Campagne de promotion des outils d'information à la clientèle

Dans le but d'augmenter la notoriété des outils, une campagne a été développée afin de faire connaître, entre autres, l'adresse Internet, le Plan du réseau et les fonctionnalités de TelBUS. Parmi les principales activités, notons l'apposition de notre adresse Internet à l'arrière de tous les autobus. Cette campagne a eu de bons résultats puisque l'utilisation du site et de TelBUS a sensiblement augmenté. De plus, selon un sondage, les clients utilisent les outils comme principale source d'information dans une proportion de 80% comparative-ment à 69% en 2000.

Top 100 pour notre site Internet

L'achalandage du site Internet ne cesse d'augmenter depuis 1997. En 2001, il a atteint 2 420 276 visiteurs, soit une moyenne journalière de plus de 6 630 visiteurs (8 000 en fin d'année). Cette augmentation de 61% s'explique par l'ajout d'informations et par les efforts de promotion qui ont été faits pour inviter les clients à aller chercher leurs horaires et leurs trajets en consultant la section «tous azimuts» du site.



Dans son édition d'octobre, le magazine *Guide Internet* plaçait le site de la STCUM parmi les 100 meilleurs au Québec pour l'année 2001 dans la catégorie «Services» et ce, en raison de son contenu, de son

design et de sa convivialité. À cette même période, la Toile du Québec lui décernait une mention «coup de cœur».

Les horaires s'affichent à McGill

La STCUM a procédé, en janvier, à l'installation d'afficheurs électroniques à la station de métro McGill. Situés au niveau des loges des changeurs de même que sur les quais, ces afficheurs, en plus de donner l'heure, renseignent les clients sur l'état du service. Depuis la fin d'octobre, des bornes placées sur les voies présentent en temps réel l'heure de passage des deux prochains trains dans chacune des directions, ce qui est fort apprécié de la clientèle.



Numérisation du plan du réseau

Grâce à la numérisation, le plan du réseau coûte moins cher à produire et pourra être transposé sur le site Internet. Ce plan, offert gratuitement, continue d'être le principal outil d'information à la clientèle donnant toutes les options de transport en commun sur l'île de Montréal.

Des plans du réseau dans les abribus de Viacom

Une trentaine d'abribus affichent maintenant le plan du réseau de la STCUM et les horaires des lignes qui s'y rabattent. Ces outils sont très appréciés par la clientèle et devraient être installés en permanence dans tous les abribus Viacom d'ici la fin de 2002.



22 % plus d'appels à TelBUS

TelBUS, le système téléphonique informatisé donnant les temps de passage des autobus, a reçu 14 079 639 appels durant l'année, soit une moyenne de près de 39 599 par jour. Il s'agit d'une progression de 22,4 % par rapport à 2000. Le samedi 15 décembre a été la journée la plus achalandée puisque 53 461 appels ont été reçus.

1997	8 655 807 appels
1998	9 957 392 appels
1999	10 795 550 appels
2000	11 840 496 appels
2001	14 079 639 appels

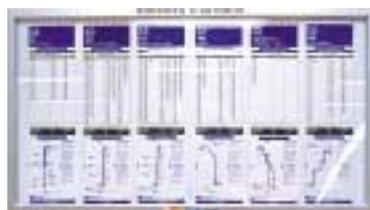
Planibus

Le Planibus donne l'horaire aux points de repère ainsi que le parcours d'une ligne d'autobus. Plus de 5,4 millions de ces dépliants ont été distribués à la clientèle au cours de l'année, plus précisément lors des changements d'horaire de janvier, mars, juin et août. Ils sont aussi disponibles en version PDF sur le site Internet et peuvent être imprimés facilement.

Infobus

Les Infobus sont des panneaux posés sur les poteaux d'arrêt qui présentent les temps de passage et le tracé d'une ligne d'autobus à un point donné. Les quelque 3 500 Infobus répartis sur le territoire ont été mis à

jour quatre fois cette année. À la demande de la clientèle, ils sont maintenant disponibles dans les stations de métro où se rabattent des autobus.



Centre de renseignements A-U-T-O-B-U-S

En 2001, une baisse des tonalités occupées a été observée au Centre de renseignements, les taux se situant aux environs de 30 % à la fin de 2001 par rapport à un taux de 56 % l'année précédente. Le Centre a répondu à 2 845 313 appels, en baisse de 13 % par rapport à 2000. De ce nombre, 15 % ont été traités par les préposés, les autres appels ont été pris en charge par le système de réponse vocale.

Diminution des commentaires et plaintes

Le nombre de plaintes et de commentaires a diminué de 3 % en 2001, passant de 19 481 à 18 878 et ce, malgré une augmentation des cas reçus par Internet. Cette baisse s'explique, entre autres, par le fait que cette année, la rentrée a été moins difficile que celle de 2000 où l'entreprise a été confrontée à des problèmes beaucoup plus sérieux de non disponibilité de véhicules.

Nombre de commentaires et plaintes

(reçus par téléphone, par la poste ou par Internet)

1999	15 904
2000	19 481
2001	18 878

Toujours très présente dans les médias

Pour informer ou pour promouvoir ses services, la STCUM a tenu 17 rencontres de presse et a émis 80 communiqués. Elle a accordé quelque 1 000 entrevues et a autorisé près de 200 tournages dans son réseau (reportages, petits et longs métrages).

Les campagnes de communication

Gagnez un an de transport gratuit

Le service CAM postale, grâce auquel les clients peuvent recevoir leur carte mensuelle par la poste, a été lancé en octobre 2000. Selon un sondage réalisé auprès de la clientèle, les frais de 1 \$ qui étaient exigés représentaient un frein à l'abonnement. La STCUM a donc décidé d'abolir ces frais. Pour faire connaître sa décision, elle a mené une campagne de promotion s'appuyant sur un concours «Gagnez un an de transport gratuit». Cette campagne a connu un grand succès; elle a permis d'augmenter le nombre d'abonnements de quelque 300 % en l'espace de six mois. À la fin de l'année, la STCUM comptait près de 3 000 abonnements.



Retenir les portes : un geste à ne pas faire

Le fait de retenir les portes pour permettre à une personne d'entrer dans une voiture de métro à la dernière minute reporte le départ de la rame et occasionne des retards à un grand nombre de personnes. Un effet domino est créé sur toute la ligne. En plus d'avoir des conséquences directes sur le service, la retenue des portes de métro entraîne des freinages brusques qui se soldent parfois par des blessures chez les clients. Une campagne de sensibilisation a donc été lancée: distribution de dépliants, publicités, vigilance des agents de prévention et pose d'un autocollant sur chacune des portes des voitures de métro. Les résultats de cette campagne ont été encourageants. On observe en effet une diminution par rapport à l'année précédente de plus de 20 % quant au nombre d'arrêts de service liés à cette cause et de 18 % quant à leur durée.

En toute confiance



«Pour prendre l'autobus et le métro en toute confiance» est le titre d'une vidéo, produite en collaboration avec Tandem Montréal. D'une durée de 12 minutes, elle traite des divers moyens mis à la disposition de la clientèle et des employés pour voyager en toute sécurité. Elle sera diffusée principalement par l'équipe d'animateurs de Tandem Montréal auprès des personnes âgées et des regroupements de femmes. Près de 15 000 personnes seront ainsi rencontrées chaque année.

Briser le mur du silence

Tel était le message livré par les représentants du Service de la surveillance aux jeunes des écoles de Montréal lors de leur tournée coïncidant avec la rentrée de septembre. Ce slogan, diffusé par Info-Crime Jeunesse pour lutter contre la criminalité liée au taxage, aux gangs de rue, aux drogues et aux armes blanches, a démontré son efficacité auprès des jeunes.



Signaler, c'est aider

La campagne «Signaler, c'est aider» a permis de sensibiliser les voyageurs sur les règles d'utilisation de deux équipements de sécurité qu'ils peuvent utiliser lors d'une situation d'urgence, soit l'interphone situé à l'intérieur des voitures de métro et le téléphone rouge installé dans les niches «Assistance» sur les quais. Le message rappelait l'importance de signaler rapidement un incident au personnel du métro plutôt que d'intervenir directement et de risquer sa vie.

Déjà là!



La première phase de la campagne «Déjà là» visait à conforter les utilisateurs du transport en commun dans leur choix modal et à démontrer que la STCUM fait gagner du temps à ses clients. Se déroulant d'octobre à décembre, elle présentait les avantages de se déplacer en métro, reconnu pour sa fiabilité et sa rapidité. Trois concepts originaux ont été affichés dans le réseau (autobus, métro et abribus) et en ont fait sourire plus d'un.

Les partenariats

Championne du Grand Prix!

La STCUM s'est surpassée pour déplacer les amateurs du Grand Prix de Formule 1 du Canada et en est ressortie gagnante! En effet, elle a assuré 413 800 déplacements en métro, soit 78 380 de plus qu'en 2000, une hausse de 23%. Cette performance a été possible grâce à l'ajout de service sur la ligne 4-jaune, à l'organisation mise en place pour répondre aux besoins et à l'efficacité des employés.



La journée des Musées

La STCUM a réitéré son association avec la Société des directeurs de musées montréalais dans le cadre de la 15^e édition de la Journée des Musées qui avait lieu le dimanche 27 mai. Quelque 82 000 personnes ont participé à l'événement et plus de la moitié ont profité du service de navettes de la STCUM.

Une journée pour changer d'air!

C'est sous le thème «Change d'air! Ménage ta voiture» que s'est déroulée, le 6 juin dernier, la Journée de l'Air pur. Cet événement, organisé par Transport 2000 Québec, vise à sensibiliser les travailleurs du centre-ville au choix d'un mode de transport moins polluant que la voiture pour se rendre au boulot. La STCUM est donc un partenaire naturel de cette journée et en fait la promotion dans son réseau.



Les Alouettes de Montréal déplacent beaucoup de monde

Pour une quatrième année consécutive, la STCUM a renouvelé son entente de partenariat avec les Alouettes de Montréal, grâce à laquelle les amateurs de football ont pu bénéficier d'un service de navettes gratuit pour se rendre au stade Percival-Molson. La popularité de ce service ne cesse de croître année après année. Ainsi, 80 990 déplacements ont été enregistrés cette année par rapport à 78 340 l'année dernière, soit une hausse de 3,4%.

Transporteur officiel de la Fête des enfants

Transporteur officiel de la Fête des enfants pour la troisième année, le dimanche 19 août, la STCUM a offert le transport gratuit aux familles se rendant sur le site des activités au parc Maisonneuve. Elle a de plus accueilli des



milliers de jeunes à son stand d'information et en a profité pour les sensibiliser aux comportements sécuritaires à adopter dans le transport en commun. Sa nouvelle mascotte, Urbain, a fait sa première sortie officielle. Urbain s'en est donné à cœur joie... au grand plaisir des petits et des grands!

Jacques Cartier à l'abri du temps

La STCUM a inauguré, le 28 septembre, la statue de Jacques Cartier à la station de métro Place Saint-Henri. Cette cérémonie s'est déroulée dans le cadre des Journées de la Culture en présence de dignitaires, de soldats de la Compagnie franche de la Marine et d'élèves des écoles du quartier venus se familiariser avec l'art public. L'administration municipale montréalaise a choisi de mettre à l'abri cette œuvre datant de 1893 qui se trouvait au square Saint-Henri, situé à proximité, et qui résistait mal aux intempéries.



Présente dans son milieu

La STCUM a participé à plusieurs autres activités. Mentionnons, entre autres, les Visites libres de la Ville de Montréal (nouveaux acheteurs de maison), la Semaine nationale des Transports, le concours Commerce Design Montréal, la

Semaine d'actions contre le racisme et la Journée mondiale du Livre.

La coopération internationale

Avec la RATP

Signé en septembre 2000, le protocole de coopération avec la Régie Autonome des Transports Parisiens est né du besoin commun de la STM et de la RATP de développer des liens privilégiés. Les échanges de savoir-faire, les missions techniques et les visites se sont succédés au cours de l'année tant de ce côté-ci de l'Atlantique que de l'autre. Les sujets abordés sont très divers et touchent aussi bien le service à la clientèle, le transport adapté, l'exploitation et la maintenance des réseaux autobus et métro, les ressources humaines, l'organisation institutionnelle et les liens territoriaux des deux sociétés, le système de billettique, les études de prolongement de lignes, la gestion des commerces en station.

Lors d'une visite d'une délégation intéressée par l'amélioration du service à la clientèle en début d'année, l'expertise de la STCUM dans le transport «porte à porte» des personnes handicapées et à mobilité réduite a particulièrement impressionné les représentants de la RATP qui n'offre pas de service semblable.

Avec Lyon

Un protocole d'accord de coopération entre le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), la Société Lyonnaise de Transports en Commun (SLTC) et la STCUM a été signé en février. Cette coopération prévoit l'organisation d'un séminaire, l'accueil de stagiaires, le programme de recherche et de développement de nouveaux véhicules et l'étude de pratiques corporatives relatives à l'information à la clientèle. Elle ouvre de plus la voie à des partenariats d'affaires de nature internationale.



L'engagement social

Un bilan encore plus vert

Le bilan environnemental 2001 a été déposé et fait le point sur l'évolution des différents programmes déployés au cours des dernières années concernant les volets eau, air et gestion des matières résiduelles. Deux constats s'en dégagent: la situation s'améliore et, de façon générale, les procédures sont respectées et bien intégrées aux activités quotidiennes réalisées par le personnel.

L'art de donner

Les employés sont reconnus pour leur générosité. L'objectif de la collecte 2001 était de 301 000 \$. Les dons recueillis ont plutôt atteint la somme de 364 072,84 \$, soit 21 % de plus que l'objectif fixé. Leurs dons ont été répartis de la façon suivante: la Croix-Rouge, 79 769,99 \$, Centraide, 102 626,10 \$ et le Réchaud Bus (créé officiellement en janvier 1995 par des retraités et des employés dans le but de fournir aux jeunes de la rue des repas chauds et du réconfort), 181 676,75 \$.

Les Bonnes œuvres des employés

La collecte pour les Bonnes œuvres des employés a connu un grand succès, puisque la somme de 42 104,13 \$ a été amassée. Deux activités ont mené à ce résultat: vente de coupons pour le tirage d'un ordinateur et d'un téléviseur (5 385 \$) et la traditionnelle collecte auprès de la clientèle dans les stations de métro (36 719,13 \$). Cette somme, légèrement supérieure à celle recueillie l'année précédente, a servi à garnir quelque 400 paniers de Noël qui ont été remis à des familles défavorisées de Montréal.

Des héros qui sortent de l'ordinaire



Lors d'un cinquième événement de reconnaissance qui se déroulait le 17 mai, le directeur général, Jacques Fortin remettait à huit employés un certificat de reconnaissance soulignant les gestes extraordinaires qu'ils ont posés dans le cadre de leurs fonctions. Les récipiendaires étaient Lina Dufault, Louise Legault, Claude Lévesque, Danielle Patenaude, Josée Marion et Daniel Tremblay, tous chauffeurs, de même que Robert Uson, opérateur de métro et Éric Zecchini, chef de train.

Donner des ailes aux enfants handicapés

Depuis maintenant 10 ans, plusieurs employés de la STCUM collaborent à la corvée de nettoyage du Camp Papillon, situé à Saint-Alphonse de Rodriguez, organisée par la Société des enfants handicapés du Québec. Cette année, le comité de bienfaisance du Centre de transport Legendre a réussi à amasser les fonds nécessaires à la construction de la bibliothèque « Le coup d'œil » qui contenait déjà plus de 6 800 livres lors de son ouverture.

Du sang pour la vie

Deux collectes de sang ont été organisées dans le métro au cours de l'année. À chaque occasion, l'objectif de 745 dons de sang a été atteint grâce à la participation des employés et de la clientèle.

Jeunes fonctionnaires d'un jour

Le 26 avril, la STCUM accueillait 24 élèves dans le cadre du programme « Jeune fonctionnaire d'un jour » afin de leur permettre d'explorer les diverses possibilités de carrière dans la fonction publique. Selon les commentaires recueillis, pour plusieurs, cette journée a été inoubliable!

Les ressources humaines

La STCUM a embauché 411 personnes en 2001 dont 206 chauffeurs. Vingt-six sessions d'accueil ont été organisées et ont permis à quelque 270 employés de rencontrer des membres de la direction et d'échanger sur la Vision de l'entreprise.

Les objectifs d'embauche fixés par le Plan d'accès à l'égalité ont été légèrement inférieurs à ceux escomptés. En effet, pour les postes de chauffeurs, de préposés à l'entretien et d'agents de surveillance ciblés par ce plan, 34,5% de femmes et 17,5% de minorités ont été engagés, les objectifs étant respectivement de 40% et de 25%.

La planification de la relève représente un défi de taille auquel s'affaire l'équipe des Ressources humaines. En effet, en 2001, 695 employés étaient éligibles à leur retraite et il est prévu que 31,7% le seront entre 2002 et 2005. L'âge moyen des employés est de 46 ans et ils comptent en moyenne 16 années de service dans l'entreprise.

La formation représente une priorité à laquelle ne déroge pas l'entreprise. En 2001, 3 820 employés (soit 53 % de l'effectif) ont reçu une formation pertinente à leurs fonctions, pour un total de 11 810 jours.

Conformément à la Loi sur l'équité salariale adoptée en 1997, la STCUM a continué son travail avec les représentants des unités d'accréditation concernées afin d'identifier les catégories d'emplois dans lesquelles des écarts pourraient être dus à la discrimination systémique.

L'effectif au 31 décembre 2001

Domaines d'activités	1999	2000	2001
Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	299	297	302
Contremaîtres	116	116	117
Gestionnaires	154	167	167
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	104	96	89
Professionnels syndiqués	182	184	186
Commis divisionnaires	204	185	182
Agents de surveillance	139	146	148
Employés de bureau syndiqués	568	592	590
Chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes	3551	3617	3604
Employés d'entretien	1 801	1869	1861
Total	7 118	7 269	7 246

Représentation des femmes

Les femmes forment 16% de l'effectif de l'entreprise.

Syndicats et associations de l'entreprise

Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STCUM (section locale 1983 - SCFP)

Syndicat du transport de Montréal (Employés d'entretien - CSN)

Syndicat des employé(e)s de bureau, technicien(ne)s et professionnel(le)s de la STCUM (section locale 2850 - SCFP)

Syndicat des employés du transport en commun (section locale 2551 - SCFP)

Fraternité des constables et agents de la paix de la STCUM

Syndicat des professionnelles et professionnels de la STCUM

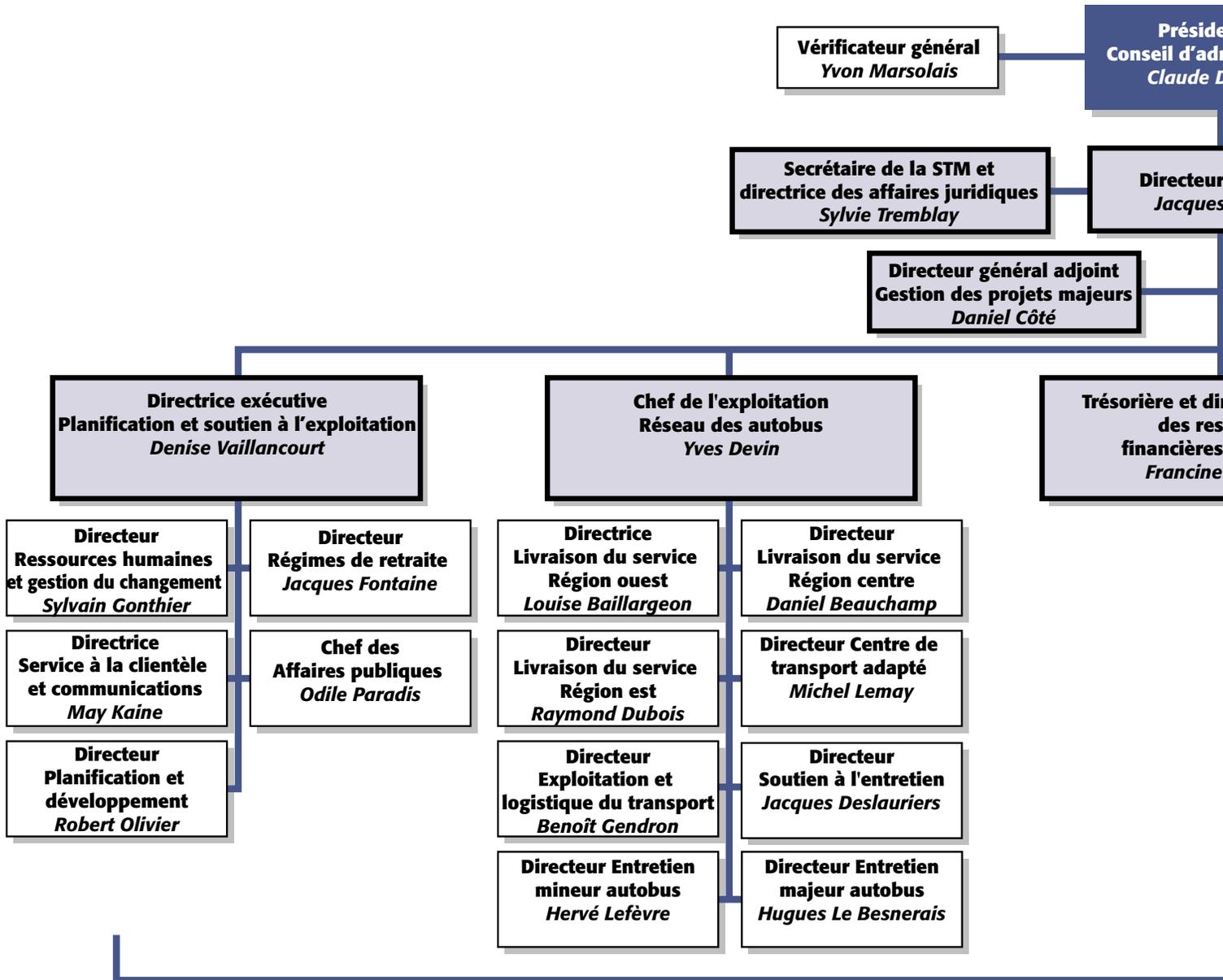
Association des chefs d'opérations - Réseau des autobus

Association des chefs d'opérations - Réseau du métro

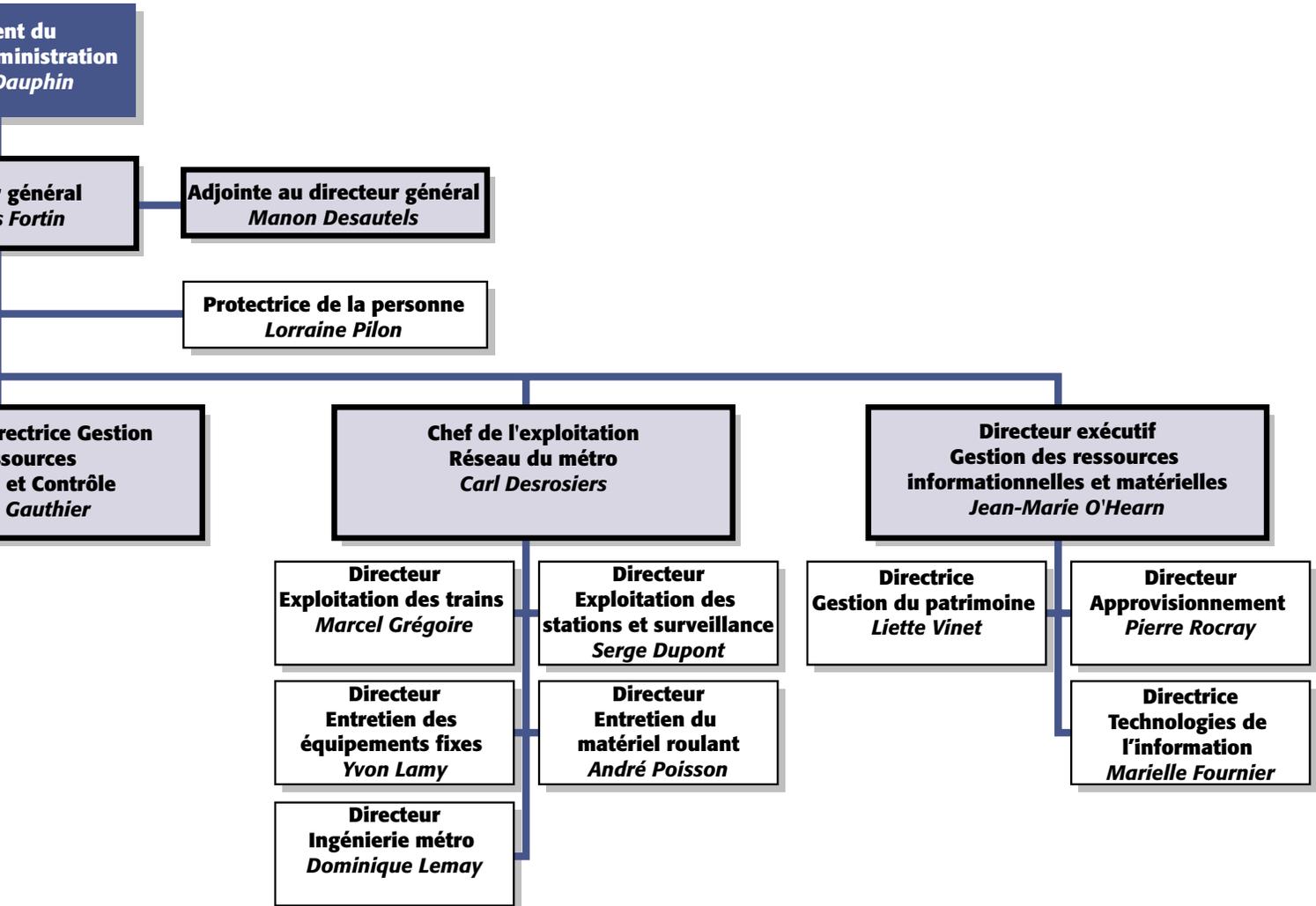
Association des contremaîtres

Association des cadres - STCUM

Organigramme de direction



7300 employés en s



outien à l'entreprise

 Membres du comité de direction

Le conseil d'administration

De gauche à droite

Monsieur Achille Polcaro, conseiller municipal de Montréal

Madame Vera Danyluk, présidente du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal

Monsieur John W. Meaney, maire de la ville de Kirkland

Monsieur Pierre-Yves Melançon, président, conseiller municipal de Montréal

Monsieur Jean-Guy Deschamps, conseiller municipal de Montréal

Monsieur Frank Zampino, C.A., vice-président, maire de la ville de Saint-Léonard

Monsieur Ovide T. Baci, maire de la ville de Roxboro

Madame Ginette Marotte, représentante des citoyens de la banlieue de Montréal

Monsieur Yves Leblanc, représentant des citoyens de Montréal



Le comité de vérification

Monsieur Frank Zampino, C.A. président, maire de Saint-Léonard

Monsieur Jacques Fortin, directeur général de la STCUM

Monsieur Ovide T. Baci, maire de la ville de Roxboro

Monsieur Jean-Guy Deschamps, conseiller municipal de Montréal

Monsieur Michel Bélanger, F.C.A.

Monsieur L. André Poirier, C.A.

États financiers

Au 31 décembre 2001

Table des matières

Rapport des vérificateurs externes	27
États financiers	
État des activités financières	28
État des activités d'investissement	29
Bilan	30
État des fonds réservés	31
État de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme	32
État de l'évolution de la situation financière	33
Notes complémentaires	35



Rapport des vérificateurs externes

Aux membres du conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Nous avons vérifié le bilan de Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 2001 ainsi que les états des activités financières, des activités d'investissement, des fonds réservés, de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'informations fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2001, ainsi que des résultats de ses opérations et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec.



Société en nom collectif
Comptables agréés

Montréal
Le 12 mars 2002

État des activités financières

de l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	Budget	2001	2000
REVENUS			
Voyageurs (note 3)	304 568	318 265	296 956
Contribution des municipalités du territoire de la CUM	236 600	236 600	231 600
Subventions du gouvernement du Québec (note 4)	68 496	63 938	64 583
Contributions de l'Agence métropolitaine de transport (note 5)	64 737	61 716	66 233
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (note 6)	1 803	1 844	1 803
Autres revenus	14 830	16 312	16 836
	691 034	698 675	678 011
Revenus relatifs aux activités d'investissement	—	3 595	4 131
Revenus de placements du fonds d'amortissement	—	5 628	5 037
	691 034	707 898	687 179
DÉPENSES			
Service autobus et métro	550 909	554 542	530 402
Service de transport adapté	25 535	26 243	24 987
Service de la dette et frais de financement (note 7)	37 781	33 814	38 077
Dépenses imprévues	6 096	1 024	395
Maintien des actifs	12 000	11 681	11 271
	632 321	627 304	605 132
AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES			
Remboursement de la dette à long terme (note 8)	24 995	57 828	61 697
Transfert à l'état des activités d'investissement (note 9)	3 828	6 100	9 745
	28 823	63 928	71 442
	661 144	691 232	676 574
EXCÉDENT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES AVANT ACTIVITÉS ACCESSOIRES	29 890	16 666	10 605
Activités accessoires (note 10)	—	531	5
EXCÉDENT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES AVANT AFFECTATIONS	29 890	17 197	10 610
AFFECTATIONS			
Surplus accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours	8 000	9 134	6 487
Fonds réservés			
Virement aux fonds d'amortissement et de roulement	(37 890)	(47 935)	(43 694)
Virement du fonds d'amortissement	—	37 566	35 731
	(37 890)	(10 369)	(7 963)
EXCÉDENT	—	15 962	9 134

État des activités d'investissement

de l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	2001	2000
SOURCES DE FINANCEMENT		
Emprunt à long terme émis	60 000	21 338
Transfert des activités financières (note 9)		
Revenus généraux	2 505	5 614
Revenus spécifiques	3 595	4 131
Fonds réservés	1 400	2 600
	<u>67 500</u>	<u>33 683</u>
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT		
Immeubles	3 260	968
Réseau initial et les prolongements du métro	2 204	53
Améliorations aux infrastructures du métro	8 468	12 322
Infrastructures locales	—	926
Matériel roulant - autobus	24 500	15 593
Matériel roulant - minibus	—	836
Matériel roulant - autres	1 796	2 766
Équipement de bureau et logiciels	5 026	3 699
Machinerie, outillage et équipement	717	4 098
Immobilisations en cours	4 233	2 264
	<u>50 204</u>	<u>43 525</u>
Financement réalisé (à réaliser) de l'exercice	<u>17 296</u>	<u>(9 842)</u>

Bilan

au 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	2001	2000
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	9 787	8 599
Acceptations bancaires, au coût	—	1 995
Certificats de dépôt, au coût, échéant en janvier 2002	9 839	7 797
Placements affectés (note 11)	—	29 593
Subventions du gouvernement du Québec à recevoir (note 12)	13 498	11 409
Contributions de l'Agence métropolitaine de transport à recevoir	21 732	13 465
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal à recevoir	1 844	901
Autres débiteurs (note 13)	34 986	36 491
Financement à recevoir (note 18)	660	—
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	13 111	14 609
Tranche exigible des créances à long terme (note 16)	17 085	22 385
	<u>122 542</u>	<u>147 244</u>
Immobilisations (note 14)	895 955	912 170
Frais reportés (note 15)	10 194	3 286
Placements affectés (note 11)	91 392	52 830
Créances à long terme (note 16)	204 393	210 257
	<u>1 324 476</u>	<u>1 325 787</u>
PASSIF ET AVOIR		
Passif à court terme		
Emprunts temporaires	51 320	65 021
Créditeurs et frais courus (note 17)	91 461	87 089
Excédent reporté à l'exercice suivant	15 962	9 134
Versements exigibles sur la dette à long terme (note 18)	29 959	57 828
	<u>188 702</u>	<u>219 072</u>
Dette à long terme (note 18)	448 443	417 742
Subventions reportées	210 730	223 446
	<u>847 875</u>	<u>860 260</u>
Avoir		
Montants à pourvoir dans le futur (note 19)	(25 955)	(28 259)
Fonds réservés	74 255	47 990
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	428 301	445 796
	<u>476 601</u>	<u>465 527</u>
	<u>1 324 476</u>	<u>1 325 787</u>

État des fonds réservés

de l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

					2001
	Solde au début	Virement des activités financières	Virement aux activités financières	Virement aux activités d'investissement	Solde à la fin
Fonds d'amortissement	82 423	46 535	(37 566)	—	91 392
Fonds de roulement	—	1 400	—	(1 400)	—
Financement des projets en cours	(34 664)	—	—	17 215	(17 449)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	231	—	—	⁽¹⁾ 81	312
	47 990	47 935	(37 566)	15 896	74 255
(1) Soldes disponibles suite à la fermeture de règlements d'emprunt				632	
Utilisation de soldes disponibles pour fins de financement				(551)	
				81	

					2000
	Solde au début	Virement des activités financières	Virement aux activités financières	Virement aux activités d'investissement	Solde à la fin
Fonds d'amortissement	75 560	42 594	(35 731)	—	82 423
Fonds de roulement	1 500	1 100	—	(2 600)	—
Financement des projets en cours	(24 814)	—	—	(9 850)	(34 664)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	223	—	—	8	231
	52 469	43 694	(35 731)	(12 442)	47 990

État de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme

de l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Solde au début de l'exercice	<u>445 796</u>	<u>420 882</u>
Redressement d'immobilisations (note 14)	<u>—</u>	<u>24 001</u>
Ajouter		
Acquisitions d'immobilisations	50 204	43 525
Remboursement de la dette à long terme	57 828	71 836
Amortissement des subventions reportées	<u>12 716</u>	<u>14 949</u>
	<u>120 748</u>	<u>130 310</u>
Déduire		
Dispositions d'immobilisations	8 172	—
Amortissement des immobilisations	58 247	61 906
Réduction des créances à long terme	11 164	25 491
Émission de dettes à long terme		
activités d'investissement	60 000	21 338
activités financières	—	20 662
Dette en cours de refinancement	<u>660</u>	<u>—</u>
	<u>138 243</u>	<u>129 397</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u>428 301</u>	<u>445 796</u>

État de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Activités de fonctionnement		
Excédent	15 962	9 134
Éléments n'impliquant aucun mouvement de liquidités		
Affectation de l'excédent de l'exercice précédent	(9 134)	(6 487)
Virement aux fonds réservés	1 400	1 100
	<u>8 228</u>	<u>3 747</u>
Éléments n'affectant pas le fonctionnement		
Transfert à l'état des activités d'investissement	2 505	5 614
Remboursement de la dette à long terme	20 262	25 966
Virement aux fonds réservés	40 907	37 557
	<u>71 902</u>	<u>72 884</u>
Variation nette des éléments hors caisse		
Subventions et contributions à recevoir	(11 299)	3 512
Autres débiteurs	1 505	(17 341)
Financement à recevoir	(660)	10 570
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	1 498	645
Créditeurs et frais courus	4 372	(6 276)
Montants à pourvoir dans le futur	2 304	2 117
	<u>2 304</u>	<u>2 117</u>
Liquidités provenant des activités de fonctionnement	<u>69 622</u>	<u>66 111</u>
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(50 204)	(43 525)
Frais reportés	(6 908)	(3 286)
Acquisitions de placements affectés	(38 562)	(4 967)
	<u>(95 674)</u>	<u>(51 778)</u>
Liquidités utilisées des activités d'investissement	<u>(95 674)</u>	<u>(51 778)</u>
Activités de financement		
Émission de dette à long terme	60 000	42 000
Remboursement de la dette à long terme	(57 828)	(61 697)
Portion des émissions affectées au refinancement	—	(20 662)
Subventions, contributions et autres liées aux activités d'investissement	3 595	4 131
Revenus de placements du fonds d'amortissement	5 628	5 037
	<u>11 395</u>	<u>(31 191)</u>
Liquidités provenant (utilisées) des activités de financement	<u>11 395</u>	<u>(31 191)</u>
Diminution des liquidités	(14 657)	(16 858)
Situation des liquidités au début	(17 037)	(179)
Situation des liquidités à la fin	<u>(31 694)</u>	<u>(17 037)</u>

Les liquidités sont composées de l'encaisse, des acceptations bancaires, des certificats de dépôt, des placements affectés et des emprunts temporaires.



Notes complémentaires

au 31 décembre 2001

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (ci-après la Société), est constituée en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et a pour responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun, principalement dans les 28 municipalités du territoire de l'île de Montréal.

2. ÉNONCÉ DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Principes comptables

Les états financiers sont préparés selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec contenus dans le Manuel de présentation de l'information financière municipale au Québec publié par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

États financiers cumulés

Les états financiers de la Société sont présentés sur une base cumulative de façon à représenter l'ensemble de ses activités et transactions sans égard à sa structure comptable.

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction de la Société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférents. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Revenus et dépenses

La Société utilise la méthode de la comptabilité d'exercice selon laquelle les revenus et les dépenses sont comptabilisés de façon brute à l'exercice au cours duquel ont lieu les transactions ou les faits. Les dépenses liées aux Régimes de retraite des employés, quant à elles, sont enregistrées sur base de caisse.

Stocks de fournitures et de pièces de rechange

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange sont évalués au moindre du coût moyen et du coût de remplacement.

Fonds réservés

Fonds d'amortissement

Ce fonds sert à accumuler des sommes pour rembourser certaines dettes à long terme.

Fonds de roulement

Le fonds de roulement dont la limite fixée a été établie à 7 000 000 \$ sert à l'acquisition de dépenses en immobilisations. Les sommes utilisées devront être remboursées sur une période maximale de 5 ans.

2. ÉNONCÉ DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode linéaire sur les périodes suivantes :

Terrains	40 ans
Immeubles	40 ans
Réseau initial et les prolongements du métro	40 et 100 ans
Améliorations aux infrastructures du métro	25, 40 et 100 ans
Infrastructures locales	20 et 40 ans
Infrastructures régionales	20 et 40 ans
Matériel roulant - autobus	16 ans
Matériel roulant - minibus	5 ans
Matériel roulant - autres	5 et 10 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Équipement de bureau et logiciels	5 et 10 ans
Machinerie, outillage et équipement	15 ans

La dépense d'amortissement n'est pas comptabilisée à l'état des activités financières. Cette dépense est présentée à l'état de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme.

Les subventions reportées sont amorties au même rythme que les immobilisations auxquelles elles se rattachent. Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service, sans égard à la date de fermeture du règlement d'emprunt.

Imputation du montant à pourvoir dans le futur aux activités financières

Le montant à pourvoir dans le futur pour les congés de maladie et les bénéfices de vacances accumulés avant le 1^{er} janvier 2000 est imputé à l'état des activités financières selon le plus élevé de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans dudit solde ou des déboursés annuels.

État du coût des services municipaux

Aucun état du coût des services municipaux n'a été présenté puisqu'il n'apportait aucune information supplémentaire au lecteur.

3. REVENUS VOYAGEURS

(en milliers de dollars)

	Budget	2001	2000
Service autobus et métro	285 317	295 319	277 947
Service de transport adapté	1 050	1 138	926
Revenus régionaux ^(a)	18 201	21 808	18 083
	<u>304 568</u>	<u>318 265</u>	<u>296 956</u>

(a) Les revenus régionaux attribuables à la Société proviennent du partage de la vente des titres de transport métropolitain.

4. SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

(en milliers de dollars)

	Budget	2001	2000
Immobilisations ^(a)	48 121	43 200	45 375
Service de transport adapté ^(b)	20 375	19 749	19 394
Autres	—	989	(186)
	<u>68 496</u>	<u>63 938</u>	<u>64 583</u>

a) Programme d'aide au transport en commun :

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est éligible à des subventions relatives aux dépenses admissibles (achat d'autobus, construction d'immeubles, rénovation des stations de métro, rénovation de voitures de métro et autres dépenses spécifiques) qu'elle a encourues au cours de l'exercice 2001 à des taux variant de 50 % à 75 %.

Ces subventions sont versées sous la forme d'une contribution au service de la dette ou d'un paiement au comptant, selon les modalités prévues au programme d'aide et aux ententes particulières.

b) Transport adapté aux personnes handicapées :

En vertu des pouvoirs que confère au ministre des Transports l'arrêté en Conseil 2071-79, la Société est éligible à une subvention égale à 75 % des coûts encourus du service de transport adapté jugés admissibles par le ministre des Transports et préalablement approuvés par celui-ci.

5. CONTRIBUTIONS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

(en milliers de dollars)

	Budget	2001	2000
Reliée aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	41 600	39 047	41 800
Reliée aux déplacements sur les lignes d'autobus métropolitaines ^(a)	6 600	5 841	6 102
Reliée aux équipements et infrastructures ^(b)	1 695	1 765	2 532
	<u>49 895</u>	<u>46 653</u>	<u>50 434</u>
Financement de la dette - trains de banlieue ^(c)	14 842	15 063	15 799
	<u>64 737</u>	<u>61 716</u>	<u>66 233</u>

a) Autobus et métro :

La société reçoit de l'Agence une aide pour les déplacements effectués sur le réseau de transport métropolitain par métro et par autobus. En 2001, en raison des ressources financières restreintes de celle-ci, l'Agence a dû plafonner l'aide métropolitaine représentant un manque à gagner de l'ordre de 3 500 000 \$ pour la Société.

b) Équipements et infrastructures régionaux :

L'Agence doit acquérir de la Société les équipements et les infrastructures nécessaires au réseau de transport métropolitain par autobus. Au 31 décembre 2001, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Malgré ce transfert de propriété éventuel, la Société demeure responsable du service de la dette afférent au financement de ces biens. Cependant, l'Agence rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci et le service de la dette, déduction faite de toute subvention gouvernementale.

c) Trains de banlieue :

Depuis le 1^{er} janvier 1996, l'Agence succède aux droits et obligations de la Société à l'égard du réseau de trains de banlieue.

Le matériel roulant ferroviaire et tout autre actif relié à l'exploitation du réseau de trains de banlieue sont la propriété de l'Agence. Toutefois, la Société conserve la dette à long terme afférente à ces biens. L'Agence rembourse à la Société le capital et les intérêts, et est garante, en cas de défaut, du remboursement du service de la dette relatif aux trains de banlieue.

6. CONTRIBUTION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

L'article 50 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (AMT) prescrivait à la Société et à la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM) de s'entendre sur le partage des coûts d'exploitation et d'immobilisations du métro reliant leur territoire respectif. Suite aux négociations, le gouvernement du Québec a adopté le 23 juin 1999 le décret 725-99 fixant la part de la STRSM pour les années 1997 à 2000 inclusivement. Au 31 décembre 2001, la Société est toujours en attente de la signature d'une nouvelle entente de partage. La contribution de l'exercice a été majorée en fonction de l'indice des prix à la consommation et s'élève à 1 844 040 \$ (1 802 598 \$ en 2000).

7. SERVICE DE LA DETTE ET FRAIS DE FINANCEMENT

(en milliers de dollars)

	Budget	2001	2000
Frais de financement			
à court terme	4 810	4 303	4 033
attribués aux règlements d'emprunt	(3 310)	(2 856)	(2 337)
	<u>1 500</u>	<u>1 447</u>	<u>1 696</u>
Service de la dette - intérêts	<u>36 281</u>	<u>32 367</u>	<u>36 381</u>
	<u>37 781</u>	<u>33 814</u>	<u>38 077</u>

8. REMBOURSEMENT DE LA DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	Budget	2001	2000
Remboursement en capital			
à même les activités financières	24 995	20 262	25 966
à même le fonds d'amortissement	—	37 566	35 731
	<u>24 995</u>	<u>57 828</u>	<u>61 697</u>

9. TRANSFERT À L'ÉTAT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)

	Budget	2001	2000
Revenus spécifiques			
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport relativement aux rénovations des stations de métro	—	—	1 411
Subvention relative à l'implantation des autobus à plancher surbaissé	—	480	1 767
Produit de disposition d'un immeuble	—	800	900
Produit de disposition d'autobus	—	111	—
Transfert des actifs du métro selon les exigences légales	—	2 204	53
	<u>—</u>	<u>3 595</u>	<u>4 131</u>
Revenus généraux			
Service autobus et métro	2 200	2 212	4 090
Service de transport adapté	1 628	131	1 524
Maintien des actifs	—	162	—
	<u>3 828</u>	<u>2 505</u>	<u>5 614</u>
	<u>3 828</u>	<u>6 100</u>	<u>9 745</u>

10. ACTIVITÉS ACCESSOIRES

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Prolongement du métro		
Revenus	3 992	1 211
Dépenses	(3 481)	(1 367)
	<u>511</u>	<u>(156)</u>
Autres projets		
Revenus	928	823
Dépenses	(908)	(662)
	<u>20</u>	<u>161</u>
Excédent des revenus sur les dépenses	<u>531</u>	<u>5</u>

11. PLACEMENTS AFFECTÉS

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Encaisse	1 160	298
Certificat de dépôt, au coût	—	6 262
Obligations et coupons d'obligations, au coût non amorti (valeur marchande 93 360 \$, 75 297 \$ en 2000)	89 183	74 839
Intérêts à recevoir	1 049	1 024
	<u>91 392</u>	<u>82 423</u>
Portion à court terme	—	(29 593)
	<u>91 392</u>	<u>52 830</u>

12. SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC À RECEVOIR

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Immobilisations	4 244	2 165
Service de transport adapté	6 419	6 307
Autres	2 835	2 937
	<u>13 498</u>	<u>11 409</u>

13. AUTRES DÉBITEURS

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Revenus régionaux à recevoir	7 243	3 671
Versements pour accidents de travail à récupérer	695	3 540
Réclamations de taxes aux gouvernements	1 274	996
Comptes clients généraux	8 205	8 305
Dépôt pour l'achat d'autobus	13 147	17 452
Autres	4 422	2 527
	<u>34 986</u>	<u>36 491</u>

14. IMMOBILISATIONS

(en milliers de dollars)

	2001			2000
	Coût	Amortissement	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	7 352	5 788	1 564	1 646
Immeubles	143 431	56 773	86 658	86 500
Réseau initial et les prolongements du métro	1 436 584	1 147 727	288 857	303 491
Améliorations aux infrastructures du métro	186 134	33 256	152 878	149 063
Infrastructures locales	11 702	1 674	10 028	10 359
Infrastructures régionales	11 499	4 927	6 572	7 168
Matériel roulant - autobus	492 453	232 902	259 551	261 539
Matériel roulant - minibus	7 144	5 111	2 033	2 976
Matériel roulant - autres	25 926	14 352	11 574	12 304
Améliorations locatives	7 170	4 032	3 138	3 621
Équipement de bureau et logiciels	52 824	23 076	29 748	30 317
Machinerie, outillage et équipement	58 458	19 867	38 591	42 656
Immobilisations en cours	4 763	—	4 763	530
	<u>2 445 440</u>	<u>1 549 485</u>	<u>895 955</u>	<u>912 170</u>

	2001			2000
	Solde du début	Amortissement	Solde de fin	Solde de fin
Subventions reportées	<u>223 446</u>	<u>12 716</u>	<u>210 730</u>	<u>223 446</u>

Redressement d'immobilisations

Le redressement d'immobilisations présenté à l'état de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme est composé d'immobilisations acquises au cours d'exercices antérieurs qui ont été capitalisées au cours de l'exercice 2000 et de changements de catégories de certaines immobilisations modifiant ainsi la durée de vie utile de celles-ci.

15. FRAIS REPORTÉS

Au cours de l'exercice 2000, la Société a entrepris un important programme de réfection des équipements fixes du métro. Ce programme a engendré des coûts de l'ordre de 10 194 183 \$ principalement pour la réalisation d'études préliminaires au projet.

Ces dépenses de nature capitalisable seront financées par règlement d'emprunt et feront l'objet d'une subvention du ministère du Transport du Québec et de l'Agence métropolitaine de transport. Le ministre du Transport du Québec n'ayant pas encore autorisé la subvention au 31 décembre 2001, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole n'a donc pas encore approuvé le règlement d'emprunt.

16. CRÉANCES À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Montant à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme (note 18)		
Gouvernement du Québec	184 435	184 266
Agence métropolitaine de transport	37 043	48 376
	<u>221 478</u>	<u>232 642</u>
Tranche exigible des créances à long terme	(17 085)	(22 385)
	<u>204 393</u>	<u>210 257</u>

17. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Fournisseurs	11 858	13 519
Frais courus	2 266	2 920
Salaires et charges sociales	29 750	24 505
Congés de maladie à payer	10 494	11 775
Vacances à payer	20 759	18 163
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	1 551	2 592
Intérêts courus	6 517	7 214
Autres	8 266	6 401
	<u>91 461</u>	<u>87 089</u>

18. DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt variant de 3,70% à 9,60% (5,00% à 9,60% en 2000) échéant d'avril 2002 à novembre 2011	478 402	475 570
Versements exigibles sur la dette à long terme	<u>(29 959)</u>	<u>(57 828)</u>
	<u>448 443</u>	<u>417 742</u>

La dette à long terme est constituée d'obligations et d'emprunts bancaires qui sont des obligations directes et générales des municipalités du territoire de la Société. Ces municipalités sont conjointement et solidairement responsables avec la Société du paiement des intérêts et du capital des obligations.

Les versements estimatifs sur la dette à long terme au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

2002	29 959
2003	55 574
2004	130 015
2005	63 272
2006	95 611
2007 et suivants	<u>103 971</u>
Total des paiements minimums exigibles	<u>478 402</u>

La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante :

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Montants accumulés au fonds d'amortissement	91 392	82 423
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
Des municipalités du territoire de la CUM	165 532	160 505
Du gouvernement du Québec	184 435	184 266
De l'Agence métropolitaine de transport	37 043	48 376
	<u>387 010</u>	<u>393 147</u>
	<u>478 402</u>	<u>475 570</u>

Au 31 décembre 2001, la Société avait une dette en cours de refinancement de 660 637 \$ relativement au règlement CA-78.

19. MONTANTS À POURVOIR DANS LE FUTUR

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Bénéfices de vacances	15 964	16 716
Congés de maladie	9 991	11 543
	<u>25 955</u>	<u>28 259</u>

La variation de 2 304 000 \$ entre le 31 décembre 2000 et le 31 décembre 2001 a été imputée à l'état des activités financières.

20. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme:

La Société s'est engagée d'après des baux à long terme échéant du 28 février 2003 au 31 octobre 2010 à verser une somme de 30 689 703 \$ pour des locaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4 788 160 \$ en 2002, 4 937 011 \$ en 2003, 4 839 228 \$ en 2004, 4 765 180 \$ en 2005 et 4 342 886 \$ en 2006.

Un des baux comporte une option de renouvellement pour une période additionnelle de cinq ans dont la Société pourra se prévaloir en donnant un préavis d'un an de la date d'échéance.

b) Contrat d'impartition de la centrale informatique:

La Société s'est engagée à verser une somme totale de 2 317 984 \$ soit 2 139 678 \$ pour 2002 et 178 306 \$ pour 2003, pour l'impartition de sa centrale informatique.

c) Devises étrangères:

La Société s'est engagée, auprès d'une institution bancaire, à acheter pour le prochain exercice 388 440 Euros à un taux prédéterminé représentant 640 539 \$CAN. Cette entente a été négociée dans le but de protéger la Société du risque de fluctuation des devises sur le marché, compte tenu qu'un contrat avec un fournisseur est payable en partie en Euro.

d) Programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro:

La Société s'est engagée d'après un contrat avec une firme d'ingénieurs pour un montant approximatif de 21 000 000 \$ pour les exercices 2001 à 2005 afin d'établir et opérer un bureau de projets responsable de la réalisation du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro. Au 31 décembre 2001, il restait environ 13 877 000 \$ de dépenses à venir d'ici 2005.

e) Contrat d'approvisionnement en diesel

La Société a négocié une entente avec une institution financière afin de se protéger des risques de fluctuation du prix du diesel sur le marché jusqu'au 30 novembre 2003. Cette entente permet à la Société de payer une quantité totale de 105 210 000 litres de diesel à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 28 608 703 \$. Au 31 décembre 2001, il restait 98 830 000 litres de diesel à consommer d'ici la fin du contrat, pour une somme approximative de 26 873 853 \$.

21. RÉGIMES DE RETRAITE ET ENGAGEMENTS DE RETRAITE

Les Régimes de retraite de la Société sont des régimes contributifs à prestations déterminées. Des évaluations actuarielles ont été effectuées au 31 décembre 1998 afin de déterminer la valeur actualisée des prestations au prorata des années de service. Ces évaluations ont démontré des surplus de l'ordre de 297 243 000 \$. L'actif des caisses de retraite est basé sur la juste valeur où les fluctuations sont étalées sur 3 ans. Au 31 décembre 2001, l'actif des caisses de retraite et la valeur actualisée des prestations de retraite constituées n'étaient pas disponibles. À titre indicatif, ces valeurs extrapolées s'élevaient respectivement à 2 442 499 000 \$ et 2 000 561 000 \$ au 31 décembre 2000 et ne reflètent pas nécessairement l'état du surplus des régimes au 31 décembre 2001, étant donné les changements économiques survenus au cours des exercices 1999, 2000 et 2001. En 2000 et 2001, la Société n'a constaté aucune dépense à l'état des activités financières, ayant obtenu des congés de cotisation.

Au 31 décembre 2001, la Société était engagée en vertu de diverses ententes de retraite en sus des obligations découlant des Régimes de retraite ci-dessus. Ces engagements, selon une évaluation actuarielle, représentent une somme de 4 669 200 \$ et découlent principalement d'une convention de retraite mise en place pour les employés de la Société dont la rémunération annuelle excède le plafond des cotisations au Régime de retraite fixé par les autorités fiscales. La Société a provisionné un montant jugé suffisant relatif à ces engagements au 31 décembre 2001.

22. ÉVENTUALITÉS

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 6 570 000 \$ (13 144 240 \$ en 2000). Ces réclamations sont constituées de recours collectifs, de causes individuelles, de blessures corporelles, de dommages matériels et de divers autres litiges. La Société a provisionné au 31 décembre 2001 un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

23. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN

a) Adoption de la Loi 24 sur les sociétés de transport en commun :

Le 21 juin 2001, le gouvernement du Québec a adopté la Loi 24 sur les sociétés de transport en commun en vertu de laquelle la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal est devenue la Société de transport de Montréal et ce, à compter du 1^{er} janvier 2002. Elle demeure une entité autonome qui évolue avec la nouvelle Ville de Montréal plutôt qu'avec la Communauté urbaine de Montréal dont le mandat a pris fin le 31 décembre 2001.

b) Dette à long terme

Le 9 janvier 2002, la Société a conclu une émission d'obligations au montant de 47 130 000 \$ afin de financer certains règlements d'emprunt.

24. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres des états financiers de 2000 ont été reclassés en fonction de la présentation des états financiers de 2001.

