

SUR LA BONNE VOIE!

Reference



RAPPORT ANNUEL 1992

 **STCUM**

SOMMAIRE

Message du président du conseil d'administration	2
Message du directeur général	3
Le conseil d'administration	4
La direction	4
Survol de l'année	5
Services à la clientèle	7
Exploitation du réseau	15
Communications	19
Ressources humaines	23
Gestion et administration	29
Revue financière	35
États financiers	41

Mme Nancy Connolly prend le métro régulièrement pour aller à son travail, faire des courses ou se divertir.

À l'instar de dizaines de milliers de personnes, elle sait que «Prendre le transport en commun, c'est intelligent!»

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

À la STCUM, l'année 1992 passera sans doute à l'histoire comme celle à la fois du sauvetage financier et de la relance du transport en commun. Année du sauvetage financier parce que, forte de l'appui des municipalités de la CUM et de ses employés, la STCUM aura réussi à contrer le retrait du gouvernement du Québec, faisant ainsi face avec succès à la pire crise financière de son histoire. Bien plus, la Société s'est dotée pour la première fois d'une vision stratégique de son développement financier, en particulier pour les trois prochaines années.

Année de la relance du transport en commun puisque, grâce aux mêmes appuis, la STCUM a mis en œuvre un important plan d'action axé principalement sur l'ajout de nouveaux services et sur l'amélioration de l'information à la clientèle. Après les neuf premiers mois d'opération, 28 projets concrets d'amélioration de service ont déjà vu le jour. Ces projets ont pour la plupart atteint sinon dépassé les objectifs fixés.

Si les tendances observées se maintiennent, il devrait toujours être possible à terme de contrer la baisse des dernières années et d'augmenter de façon sensible l'achalandage du réseau de transport en commun. Déjà en 1992, malgré une détérioration accélérée de l'emploi dans la région, on peut observer des signes de redressement encourageants.

Certains des effets les plus visibles à court terme du Plan de relance résident dans les changements positifs de perception au sein de la population, comme le démontrent des sondages périodiques alors que se poursuit une importante campagne intégrée de communication. Les efforts de la STCUM sont de plus en plus perçus par sa clientèle. L'entreprise est crédible et appréciée. La population sent que la STCUM s'efforce vraiment de satisfaire les besoins de ses usagers.

Les énergies et les ressources consenties pour mener à bien le Plan de relance n'ont pas pour autant détourné le conseil d'administration et la direction de la STCUM de ses responsabilités en matière de gestion serrée des fonds publics. C'est d'ailleurs non sans une certaine fierté que nous présentons pour 1992 des résultats financiers montrant un surplus de plus de 13 millions de dollars.

Quoiqu'un peu exceptionnels, ces résultats reflètent tout de même une nette amélioration de la situation financière de la Société et constituent une bonne nouvelle pour nos partenaires financiers qui devraient être les premiers à en bénéficier. En effet, le conseil d'administration entend limiter toute augmentation des tarifs pour 1994 en deçà du taux d'inflation.

L'année 1992 en aura aussi été une de changement avec un certain nombre d'arrivées et de départs au sein de l'équipe. Notons l'arrivée d'un nouveau directeur général, M. Trefflé Lacombe, qui est venu remplacer Mme Louise Roy qui avait dirigé l'entreprise avec enthousiasme et détermination pendant les sept dernières années. Au conseil d'administration, M. Paul Blier, M. Jean Durivage et M. Gaétan Lévesque sont venus remplacer Mme Sybil Murray-Denis, M. Abe Limonchik et M. Yvon Marsolais. À toutes celles et tous ceux qui nous ont quittés, j'aimerais offrir, au nom du conseil, nos plus sincères remerciements pour leur dévouement et leur collaboration.

L'année 1993 se présente à nouveau chargée de défis. Nous entendons accentuer nos efforts pour améliorer nos services aux usagers tout en maintenant une gestion rigoureuse des ressources qui nous sont confiées. Avec l'appui de nos partenaires, je suis convaincu que les énergies déployées par le personnel et la direction de la STCUM nous permettront de poursuivre sur la bonne voie.



Robert Perreault



MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

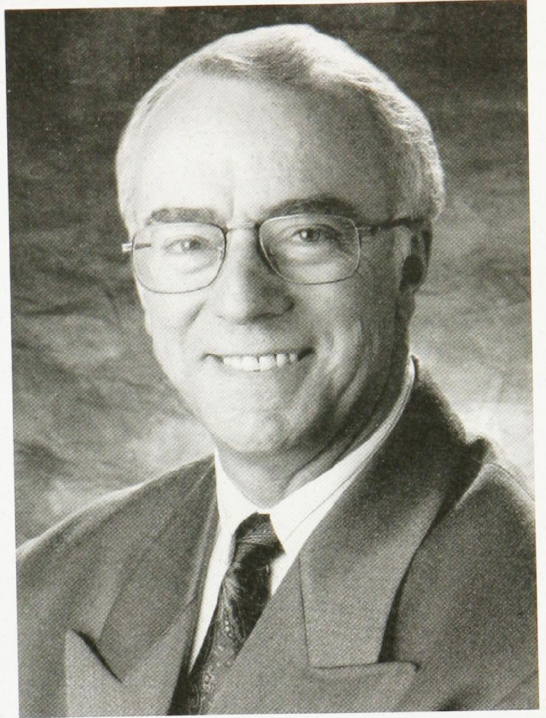
À mon arrivée à la STCUM, j'ai constaté avec satisfaction que l'entreprise a bien amorcé un important virage-clientèle; les employés sont engagés dans une démarche qui favorise la relance du transport en commun sur le territoire de la CUM et, par conséquent, le développement de la STCUM.

J'ai également constaté que, grâce à d'énormes efforts consacrés par nos actionnaires (les villes et leurs contribuables), ainsi que par nos usagers et nos employés, les finances de la STCUM sont, tout en étant fragiles, stables.

Il est impératif que nous entreprenions un virage-employés, c'est-à-dire qu'il faut reconnaître que le succès de notre démarche-clientèle dépend du climat de travail, de l'engagement de nos employés et de l'amélioration de nos relations de travail avec nos divers syndicats. Il faut bien saisir que plus de 50 % de nos employés sont en contact direct avec notre clientèle tous les jours, et près de 25 % assurent l'entretien de nos équipements et de nos installations.

Dès mon arrivée à la STCUM, je me suis mis à la tâche en rencontrant le maximum d'employés autant de la gestion que de la base, en écoutant leurs préoccupations et en expliquant mes orientations. J'ai également rencontré tous les exécutifs syndicaux, afin d'établir une relation renouvelée qui nous mènerait vers une concertation qui doit reposer sur les besoins des clients et notre habilité à y répondre.

La gestion de l'entreprise doit se caractériser par son très grand respect de ses clients, de ses employés et des fonds publics qu'elle doit gérer efficacement. Elle doit témoigner davantage de rigueur dans son approche face à tous les dossiers, mais plus spécifiquement dans sa gestion financière. En tant que nouveau directeur général, je poursuivrai avec les employés tous les efforts pour améliorer la qualité des services aux clients à l'intérieur de nos moyens financiers.



A handwritten signature in dark ink, reading "Trefflé Lacombe". The signature is written in a cursive, flowing style.

Trefflé Lacombe

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Robert Perreault

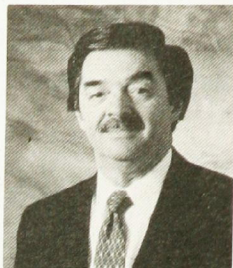
Président

Conseiller municipal de la Ville de Montréal

Monsieur Raymond Savard

Vice-président

Maire de la Ville de Verdun



Monsieur Jean Durivage

Conseiller municipal

de la Ville de Montréal



Monsieur Michel Hamelin

Président du Comité exécutif

de la Communauté urbaine de Montréal



Madame Ginette L'Heureux

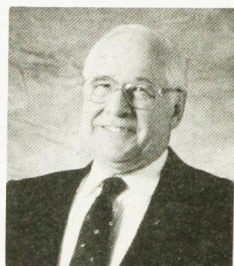
Conseillère municipale

de la Ville de Montréal



Monsieur Malcolm C. Knox

Maire de la Ville de Pointe-Claire



Monsieur Paul Blier

Choisi parmi les citoyens

des banlieues de Montréal



Monsieur Yvon Labrosse

Maire de la Ville de Montréal-Est



Monsieur Gaétan Lévesque

Choisi parmi les citoyens de Montréal



LA DIRECTION

Monsieur Trefflé Lacombe

Directeur général

Monsieur Xavier Ceccaldi

Directeur exécutif

Planification et action commerciale

Monsieur Roger C. Choquette

Directeur exécutif

Métro et trains de banlieue

Monsieur Robert Dion

Vérificateur général

Monsieur Martin Girard

Directeur

Cabinet du directeur général

Monsieur Michel Rhéaume

Trésorier

Directeur exécutif

Finances

Monsieur Daniel Robert

Secrétaire et directeur du Contentieux

Monsieur Jacques Rompré

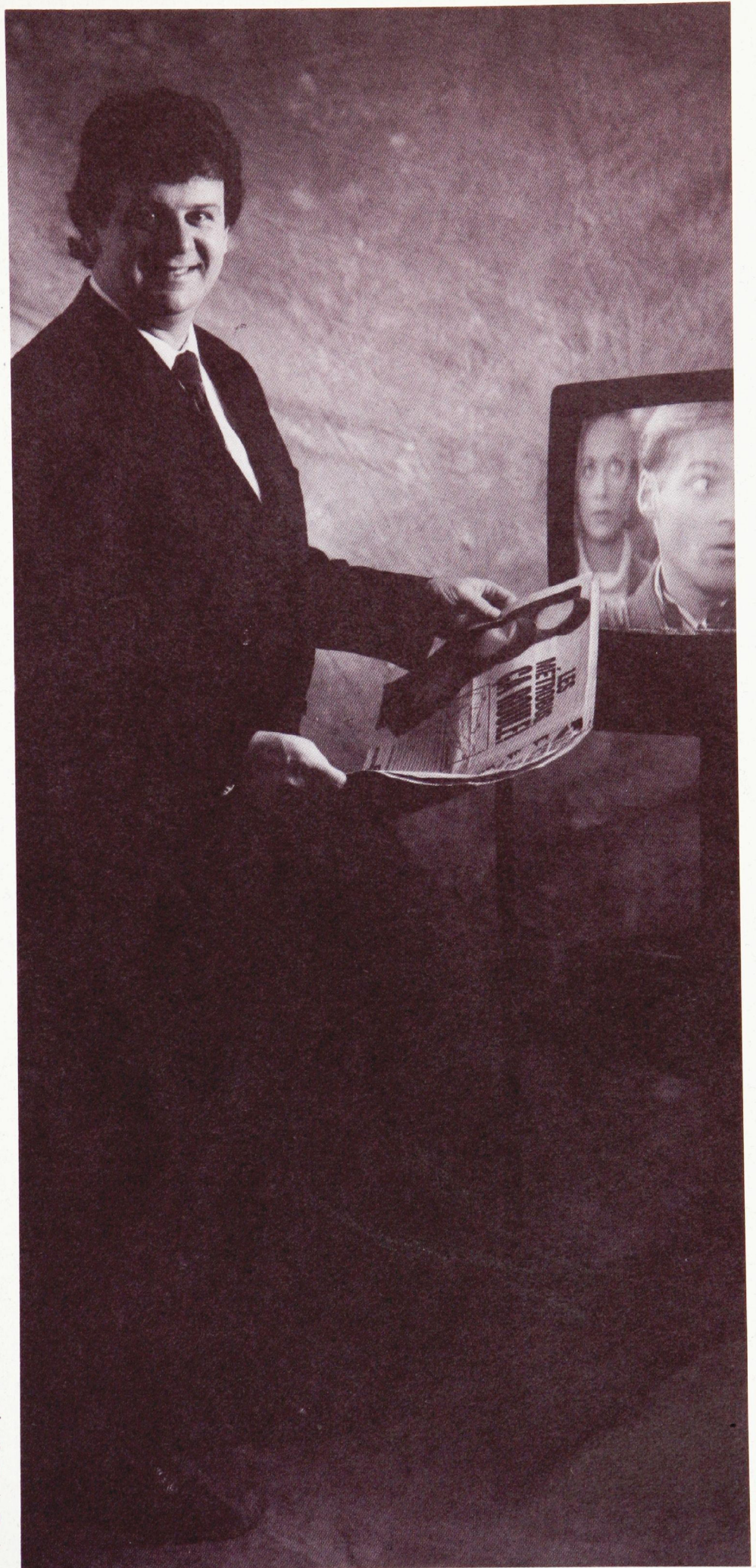
Directeur exécutif

Construction et entretien majeur

Monsieur Michel Ste-Marie

Directeur exécutif

Transport de surface



Tout comme des milliers d'autres clients dont l'opinion à l'égard de l'entreprise a favorablement évolué, M. Michel Bertrand apprécie le virage-clientèle entrepris par la STCUM.

RELANCE DU TRANSPORT EN COMMUN

La STCUM s'engage dans un important virage-clientèle. Il faut relancer le transport en commun et reconquérir la part du marché des déplacements perdue au détriment de l'automobile. Pour freiner, puis redresser la baisse de l'achalandage, des actions radicales sont menées dans trois marchés-cibles principaux : le centre-ville, les zones industrielles et les zones résidentielles. Réaménagements majeurs des services, implantation de voies réservées, travaux d'amélioration de terminus d'autobus, diffusion d'outils de planification des déplacements, la STCUM fait de la relance du transport en commun sa grande priorité! Après seulement neuf mois, les résultats de la relance sont déjà prometteurs.

CAMPAGNE PUBLICITAIRE TÉLÉVISÉE

Pour la première fois depuis les sept dernières années, la STCUM utilise la télévision pour faire valoir à la population les avantages de l'utilisation du transport en commun. Cinq messages français et deux messages anglais livrent des arguments nouveaux, logiques et incitatifs comme quoi **Prendre le transport en commun, c'est intelligent!**

PROGRAMME D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR

Pour maintenir son patrimoine de 4,4 milliards de dollars en bon état de fonctionnement, la STCUM investit dans un nouveau programme d'entretien. Tout à l'avantage de la clientèle, le **Programme d'entretien périodique majeur** contribue à accroître la sécurité et la fiabilité des véhicules et des installations.

RÉNOVATION DES VOITURES MR-63

Cure de rajeunissement pour les voitures du métro! Le matériel roulant fabriqué en 1963 revient progressivement des ateliers d'AMF à Pointe-Saint-Charles, filiale du Canadien National, où il a séjourné afin de se refaire une beauté et prolonger de 20 ans sa durée de vie utile. Cent dix des 336 voitures MR-63 reprennent graduellement leur service sur la ligne 1 - Verte.

DROIT DE PAROLE AUX EMPLOYÉS

Dans la foulée des ententes conclues avec les syndicats en 1991 - ententes qui ont permis de mettre en place le Plan de relance - l'entreprise organise un événement inusité à la STCUM. Au cours de cinq assemblées réunissant chacune une centaine d'employés représentatifs de l'ensemble, membres de la direction et dirigeants syndicaux discutent du Plan de relance, sur le modèle de la célèbre émission Droit de parole. Cette formule a été une occasion privilégiée d'informer les employés sur la relance du transport en commun et de s'enquérir de leur opinion. Une activité sans précédent qui a contribué à gagner la faveur de la majorité au Plan de relance!

AUGMENTATION DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

Les personnes handicapées profitent de services améliorés! Pour répondre à une demande sans cesse croissante, la STCUM acquiert 10 nouveaux minibus pour les personnes ambulatoires - principalement des personnes handicapées intellectuelles - et se voit offrir quatre véhicules adaptés, don de la Banque Royale. Résultat : un achalandage accru de 11 %.

ÉTUDE PUBLIQUE DU BUDGET

La STCUM innove! Pour la première fois de son histoire, elle procède à l'étude détaillée de son budget et de sa grille tarifaire lors de deux assemblées spéciales publiques de son conseil d'administration. Outre la

transparence certaine dont elle fait preuve vis-à-vis de ses bailleurs de fonds, la STCUM voit loin : le budget 1993 présenté les 29 et 30 septembre s'inscrit dans un cadre financier triennal.

CHANGEMENTS À LA DIRECTION

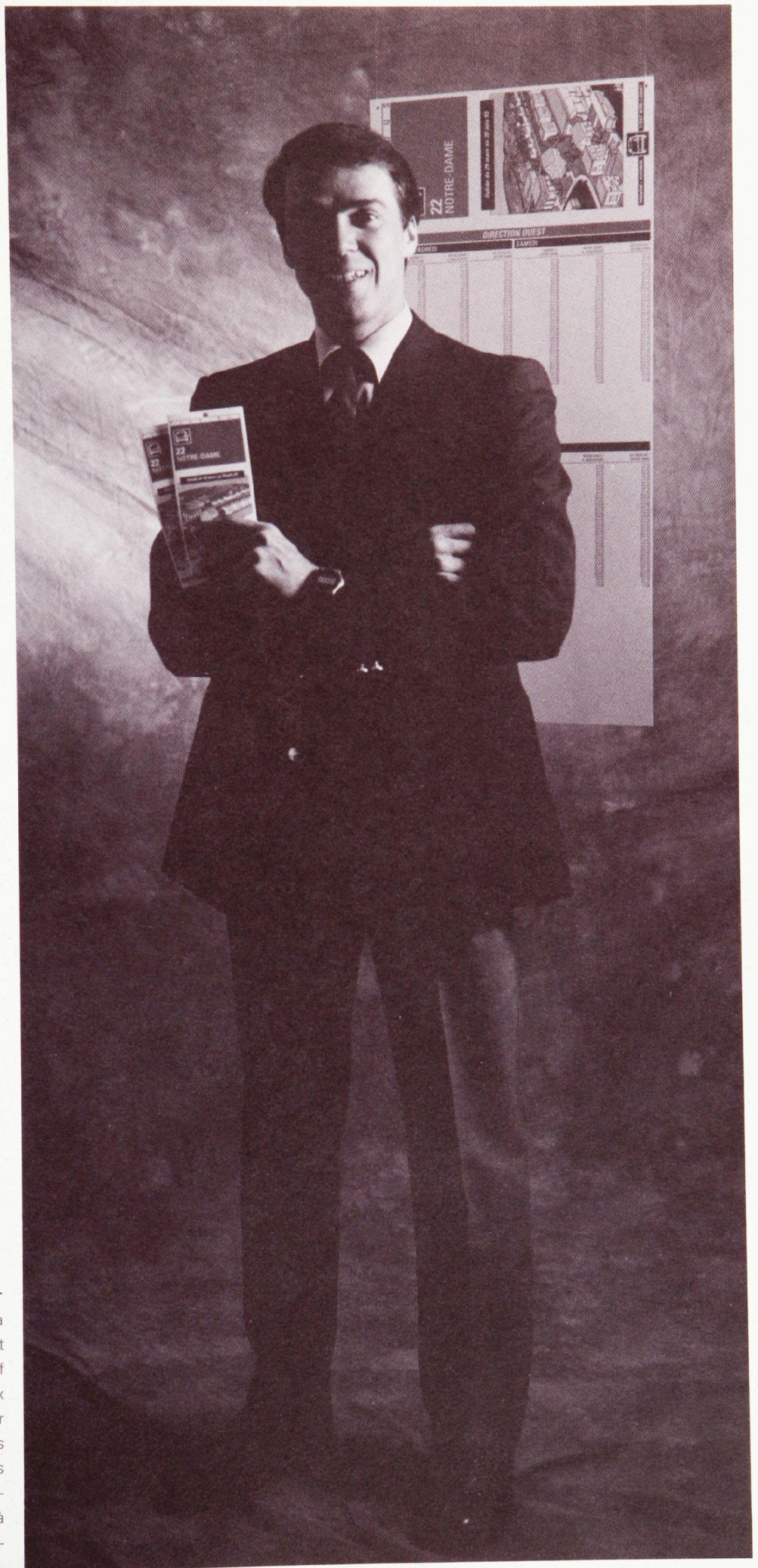
À la suite d'un processus de sélection, M. Trefflé Lacombe est nommé directeur général de la STCUM et entre en fonction le 2 novembre en remplacement de Mme Louise Roy, qui avait assumé la direction pendant les sept dernières années. Des changements majeurs, de nouveaux défis!

OUVERTURE DE LA STATION-SERVICE

Où la clientèle peut-elle aller pour acheter en tout temps ses titres de transport, réclamer un objet égaré dans le réseau, formuler une plainte ou un commentaire, se procurer les outils d'information nécessaires à ses déplacements et acheter quelque objet promotionnel? À la Station-service! Depuis le 8 octobre, la STCUM possède son premier centre multiservices. Situé au cœur de la station Berri-UQAM, il constitue un véritable réservoir d'informations pour les voyageurs.

PRÉSENCE DANS LA VIE DE LA MÉTROPOLE

Bien présente dans la vie quotidienne de la communauté, la STCUM participe à divers événements sociaux, éducatifs, culturels ou sportifs qui se déroulent dans le territoire qu'elle dessert et prête son soutien à de nombreuses activités : festivités du **350^e anniversaire de Montréal, Tour de l'île de Montréal, Festival Juste pour rire**, etc. Afin d'offrir à la population des services sur mesure, elle n'hésite pas à prolonger ses horaires, à modifier les trajets de ses autobus, à augmenter le nombre de ses voitures de métro. Bref, tout pour faciliter la vie des citoyens!



Comme ses collègues de la Direction exécutive - Transport de surface, M. Yves Barré, chef d'opérations, a contribué aux efforts de la STCUM pour améliorer le respect des horaires d'autobus. Les Planibus et les Infobus sont des outils d'information qui aident la clientèle à mieux planifier ses déplacements.

UN VIRAGE-CLIENTÈLE

OBJECTIF : GAGNER LE PARI DE L'ACHALANDAGE

Conformément à ses engagements publics de novembre 1991, la STCUM a amorcé une importante opération de relance du transport en commun. La mise en œuvre de cette opération d'envergure, échelonnée sur 18 mois, a été rendue possible grâce à la décision des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal de pallier le désengagement financier du gouvernement du Québec et d'investir 17 millions de dollars annuellement dans cette relance. De même, la collaboration de quatre des cinq syndicats de l'entreprise et les efforts de rationalisation ont permis sa réalisation.

Élément clé du *Plan d'entreprise 1992-1994* : *Le client d'abord!*, le *Plan de relance* vise à renverser la tendance à la baisse annuelle moyenne d'achalandage de 0,9 % enregistrée au cours des cinq dernières années par une hausse de 4 % d'ici à 1996.

MISE EN PLACE DE NOUVEAUX SERVICES

Par des analyses de marché détaillées et des évaluations précises des besoins de la clientèle, pas moins de 30 projets susceptibles de bonifier l'offre et la qualité du service à la population et de concurrencer l'automobile ont été planifiés dans trois marchés cibles présentant un réel potentiel d'augmentation d'achalandage : le centre-ville et les zones industrielles, à l'heure de pointe, et les dessertes locales, en période hors-pointe. Au terme de 1992, soit neuf mois seulement après le dévoilement officiel du *Plan de relance*, 23 des 30 projets initiaux ont été mis en place, et six autres, non annoncés, ont vu le jour.

CONFORT ET RAPIDITÉ DES DÉPLACEMENTS AUX HEURES DE POINTE

30 mars 1992

- Mise en service de la ligne 410 – Express Pointe-aux-Trembles vers le centre-ville.
- Ajout de deux trains sur la ligne 5 – Bleue du métro, le matin.

23 mai 1992

- Lancement de la nouvelle ligne 26 – Vieux-Montréal/Vieux-Port assurant la desserte saisonnière dans le secteur touristique pour la durée des festivités du 350^e anniversaire de Montréal.

15 juin 1992

- Ouverture des autoparcs Sherbrooke et Georges V, d'une capacité respective de 250 voitures et 200 voitures, et de l'autoparc Anjou, aménagé aux Galeries d'Anjou.

8 septembre 1992

- Implantation de trois voies réservées sur l'avenue du Parc, le chemin de la Côte-des-Neiges et le boulevard René-Lévesque.
- Augmentation de la fréquence du métro sur les lignes 1 – Verte et 2 – Orange en période de pointe.

ZONES INDUSTRIELLES

ACCESSIBILITÉ ACCRUE AUX HEURES DE POINTE

30 mars 1992

- Mise en service de la ligne rapide 460 – Métropolitaine dans l'axe est-ouest de l'autoroute 40 entre Anjou et Saint-Laurent.
- Création des lignes d'autobus 172, 173, 174, 175 et 213 desservant le parc industriel de Saint-Laurent.

15 juin 1992

- Réaménagement de la desserte de Saint-Laurent.

8 septembre 1992

- Prolongement des lignes 131 – L'Assomption et 188 – Couture et amélioration du service à Saint-Léonard.
- Mise en service de la nouvelle ligne 209 – Des Sources et prolongement de la ligne 175 – Hymus/Saint-François pour la population des municipalités de Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds et Roxboro.
- Modifications aux parcours des Métrobus 143 – Charleroi, 199 – Lacordaire et 194 – Rivière-des-Prairies dans le nord-est de l'île.

9 novembre

- Réaménagement du service dans la zone industrielle de Lachine.

FACILITÉ DE TRANSPORT

15 juin 1992

- Réaménagement des lignes locales de Saint-Laurent.
- Prolongement de la ligne 215 à Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard.
- Lancement du programme d'installation de 500 abribus dont 275, en 1992, de 1 000 nouveaux bancs dans les abribus et de 250 supports à bicyclettes aux abords de la grande majorité des stations de métro et des gares.

8 septembre

- Révision de la desserte locale de Saint-Léonard.
- Début des travaux de construction des terminus Fairview, Radisson, Honoré-Beaugrand et Henri-Bourassa.

9 novembre 1992

- Modifications à cinq lignes d'autobus des municipalités de Lachine et de Ville Saint-Pierre et ajout de la ligne 195 – Sherbrooke/Notre-Dame.
- Création de cinq nouveaux liens d'autobus au centre-ville assurant des déplacements sans correspondance.
- Création de la ligne 57 – Centre et révisions de parcours dans les quartiers de la Petite Bourgogne, de Saint-Henri et de Pointe-Saint-Charles.
- Hausse de la fréquence des autobus de la ligne 47 – Masson dans le secteur Rosemont.

PROMOTION DU TRANSPORT PUBLIC

Pour relever le défi de la relance et orienter favorablement les habitudes de transport et les perceptions à l'égard de l'entreprise, la STCUM a misé sur trois aspects indissociables de l'implantation des nouveaux services : la constance et la ponctualité, la commercialisation de nouveaux produits et l'information à la clientèle.

À cet égard, la direction de la Société a entrepris, en février, une tournée d'affaires publiques afin d'informer les principaux acteurs de la région de Montréal des enjeux du *Plan de relance* et associer les intervenants des domaines socio-économique, syndical, patronal, politique ainsi que les médias à ce projet. De plus, plusieurs rencontres d'information avec les commerçants et les groupes de citoyens concernés par les projets de la relance ont été organisées avant leur mise en place. Puis, au sein même de l'entreprise, des séances informatives ont été planifiées avant le lancement officiel du plan.

À la mi-mars, la STCUM a donné le coup d'envoi de l'opération par une vaste campagne publicitaire multimédia regroupant la télévision, la radio, les imprimés et le marketing direct. Après sept années d'absence sur la scène publicitaire télévisée, la STCUM a présenté à la population les avantages économiques, pratiques et logiques de l'utilisation du transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Signés du slogan *Prendre le transport en commun, c'est intelligent*, cinq messages français et deux messages anglais ont été diffusés.

Sur le même thème, des panneaux, des affiches de quais et d'intérieurs de métro, des affiches d'intérieurs d'autobus, des annonces dans les journaux ont été développés. L'ensemble de la campagne publicitaire a gagné l'opinion des transporteurs, remportant à la fin de 1992 le *Grand Prix Omnibus de l'Association canadienne du transport urbain*.

DIFFUSION DE L'INFORMATION

Les quatre vagues successives de projets du *Plan de relance* ont en outre fait l'objet de lancements publics et de campagnes d'information spécifiques. Plus de 530 000 dépliants ont été expédiés dans les résidences, les industries et les écoles touchées par les modifications de service dans les différents secteurs du territoire. Pose d'affiches, distribution d'horaires dans les autobus, annonces dans les hebdomadaires locaux, stands d'information dans les lieux stratégiques, promotion d'essais routiers gratuits et concours sont autant de moyens qui ont été déployés lors de chacune des vagues pour démontrer à la population que *le transport en commun, c'est intelligent*.

En novembre, la STCUM s'est de plus attaquée aux principales causes d'insatisfaction de la clientèle face au transport public : le temps d'attente et la ponctualité. Elle a en effet produit deux outils donnant à la population les renseignements sur les horaires des autobus de la plupart des 155 lignes du réseau : les *Planibus* et les *Infobus*. Disponibles dans les autobus, à la Station-service du métro et aux loges des stations où les lignes se rabattent, les *Planibus* permettent aux usagers de mieux planifier leurs déplacements et de réduire ainsi leur temps d'attente. Quant aux *Infobus*, ils indiquent les parcours et les horaires des autobus aux principaux arrêts. En décembre, 1 200 des 2 000 *Infobus* prévus avaient été installés aux arrêts.

RÉSULTATS ENCOURAGEANTS

Les sondages périodiques réalisés sur les nouveaux services ont démontré que la STCUM est résolument sur la bonne voie. Les voies réservées, qui ont permis de réduire du tiers le temps de parcours moyen, ont contribué à la hausse de l'achalandage : une augmentation de 18 % dans l'axe de l'avenue du Parc et de 11 % dans celui du chemin de la Côte-des-Neiges. Les R-Bus 535 – Du Parc et 545 – Côte-des-Neiges, les autobus qui circulent en voie réservée, ont accueilli respectivement 7 % et 6 % de nouveaux clients du transport en commun.

La pénétration du marché des zones industrielles s'est avérée efficace à plusieurs endroits, particulièrement dans le nord-est de l'Île. Les modifications apportées au parcours des trois métrobus de la desserte industrielle d'Anjou et de Montréal-Nord ont accru l'achalandage de 25 %. À Ville Saint-Laurent cependant, le nouveau service local a obtenu des résultats plus rapidement que celui de la zone industrielle. On a noté une hausse de 8 % des déplacements locaux en période hors-pointe et la nouvelle ligne 128 – Ville Saint-Laurent a reçu 15 % de nouveaux usagers du transport public.

PRENDRE LE MÉTRO ET L'AUTOBUS, C'EST INTELLIGENT!

La campagne publicitaire *Prendre le métro et l'autobus, c'est intelligent!* a concouru à raffermir l'image du transport en commun et celle de la STCUM auprès de la population. Près de la moitié des personnes interrogées lors d'un sondage, en octobre, ont souligné avoir une meilleure opinion de la Société, comparativement aux premiers jours de la relance où elles étaient deux fois moins nombreuses à exprimer ce point de vue. La campagne multimédia a fait une percée remarquable chez les résidants de la CUM puisque 78 % ont vu, lu ou entendu les messages publicitaires de cette campagne et 87 % ont dit avoir adhéré au message.

RÉDUCTION DU TEMPS D'ATTENTE

Au chapitre du temps d'attente, les indicateurs de performance se sont révélés des plus prometteurs puisque les autobus ont respecté l'horaire à 71 % en avril, à 79 % en octobre et ont atteint l'objectif de 85 % en décembre. L'indicateur de ponctualité – qui montre le pourcentage de voyages effectués avec moins d'une minute d'avance et trois minutes de retard aux points de repère – repose sur plus de 10 000 observations mensuelles.

Le succès des mesures de la relance est redevable en grande partie à l'appui et au soutien du personnel. Les campagnes de sensibilisation aux enjeux du transport menées auprès des employés depuis février 1991 ont permis d'accroître leur niveau de confiance. Alors qu'en décembre 1991, un employé sur deux croyait en la volonté et en la capacité de l'entreprise de réaliser le *Plan de relance*, ils étaient 70 % à partager ce point de vue un an plus tard et 87 % à être d'accord avec ce projet collectif.

L'INFORMATION AU PUBLIC

CRÉATION DE LA STATION-SERVICE

La STCUM a inauguré, le 8 octobre, son premier centre multiservices. Véritable réservoir d'informations, la Station-service est située au cœur du réseau souterrain, sur la mezzanine de la station Berri-UQAM. Elle abrite le Poste d'échange des cartes autobus-métro (CAM) et le Comptoir des objets trouvés, auparavant localisé à la station Pie-IX. Clientèle et personnel y ont rapporté 17 130 objets en 1992 et 21 % des propriétaires y ont récupéré leurs biens.

La *Station-service* offre aussi au public les outils d'information sur le réseau tels les *Planibus* ainsi que le plan du réseau, le plan du centre-ville et le guide du métro, entièrement mis à jour en novembre. Une ligne téléphonique directe avec le Centre de renseignements A-U-T-O-B-U-S et les sociétés de transport de Laval et de la Rive-Sud y a été installée et on y vend du matériel promotionnel de la STCUM. Il est également possible d'y exprimer sur place une plainte ou un commentaire et de s'y procurer en tout temps des titres de transport.

IMPLANTATION DU SYSTÈME TÉLÉCITÉ

Le système de communication sonore et visuelle mis à l'essai dans trois voitures de métro de la ligne 2 – Orange entre les mois de juillet et décembre 1991 a obtenu un taux de satisfaction de 88 % auprès de la clientèle. Devant cette performance impressionnante, le conseil d'administration a approuvé, le 2 juillet 1992, l'installation de modules d'affichage électronique dans toutes les voitures de métro d'ici à 1995.

Réalisé par la firme Télécité inc. au coût de 15 millions de dollars grâce à la contribution des gouvernements fédéral et provincial, ce système unique en Amérique du Nord s'autofinancera par la vente publicitaire et sa commercialisation dans d'autres réseaux de transport.

Par ailleurs, et à la suite d'une idée émergeant des employés du secteur d'entretien du Centre de transport Mont-Royal, les 1 650 autobus de la flotte ont été pourvus de tableaux d'affichage afin d'assurer une meilleure diffusion de l'information sur les modifications de parcours, les réaménagements des lignes d'autobus et les grandes campagnes de communication à la clientèle.

EFFICACITÉ DES RENSEIGNEMENTS TÉLÉPHONIQUES

Depuis le 21 avril, le Centre de renseignements A-U-T-O-B-U-S jouit d'un service informatisé de prise d'appels pour les demandes relatives aux horaires des véhicules. En huit mois, ce nouveau système a permis de répondre à 350 000 demandes, s'ajoutant aux 1,4 million d'appels acheminés aux 16 préposés aux renseignements pendant l'année.

Tandis que le Centre de contrôle du métro se dotait d'un nouveau répondeur à 16 lignes pour informer le personnel d'exploitation en cas d'interruption de service dans le métro, le Centre de coordination de Surface, qui recevait depuis une cinquantaine d'années les appels des chauffeurs d'autobus aux prises avec des problèmes sur la route, a progressivement été décentralisé. Le 30 octobre, le traitement des signalements en service, des accidents et des incidents de la route était entièrement pris en charge par les neuf centres de la Direction exécutive – Transport de surface.

RÉAMÉNAGEMENT DE TERMINUS D'AUTOBUS

Dans le cadre de son *Plan de relance*, la STCUM a entrepris, le 8 septembre, au coût de 5,8 millions de dollars, d'importants travaux d'amélioration des terminus d'autobus Henri-Bourassa, Radisson, Fairview et Honoré-Beaugrand en vue d'offrir à sa clientèle des aires d'attente protégées, confortables et sécuritaires.

Aménagées de manière à s'intégrer harmonieusement au tissu urbain, ces quatre stations terminales accueillent quotidiennement au-delà de 54 000 usagers qui empruntent l'une ou l'autre des 27 lignes d'autobus qui s'y rabattent. Un des quatre terminus a été ouvert en décembre, le parachèvement des travaux des trois autres terminus étant prévu au début de 1993. De plus, la STCUM a aménagé, en novembre, un terminus provisoire sur les terrains du Centre commercial Place Vertu afin d'améliorer le service à la clientèle qui se destine au parc industriel de Ville Saint-Laurent.

RESTAURATION DES TUNNELS DE LA LIGNE 2 DU MÉTRO

Pour la deuxième année consécutive, la STCUM a réalisé des travaux d'entretien majeur dans les tunnels du métro. Les quatre stations de la ligne 2 – Orange situées entre Beaubien et Berri-UQAM ont été fermées au public les dimanches ainsi que le lundi de l'Action de Grâce, du 13 septembre au 20 décembre. Par une opération d'information à la clientèle bien rodée et la mise en service d'autobus spéciaux assurant la navette entre les stations fermées, la restauration des tunnels s'est déroulée avec succès.

RÉNOVATION DES VOITURES MR-63

Après une cure de rajeunissement qui a débuté en 1991 aux ateliers d'AMF de Pointe-Saint-Charles, filiale du Canadien National, 110 des 336 voitures de métro fabriquées en 1963 ont graduellement repris leur service sur la ligne 1 – Verte. La rénovation, qui doit officiellement se terminer en 1993, permet de prolonger de 20 années la durée de vie utile des voitures et d'accroître leur fiabilité, leur disponibilité et leur sécurité opérationnelle. Les coûts du projet, établis à 69 millions de dollars, sont subventionnés à 75 % par le gouvernement du Québec.

SURVEILLANCE

Cette année encore, la STCUM a enregistré un indice de criminalité moins élevé dans son réseau souterrain : 1 416 actes criminels ont été commis, soit une diminution de 5,3 % par rapport à 1991, et de 32 % en deux ans. Cependant, le nombre d'accidents aux voyageurs s'est élevé de 11 % dans le métro et de 12 % dans le réseau de surface, pour un total global de 1 093 accidents.

Les mesures préventives mises de l'avant à la station Lucien-L'Allier en 1991 dans le but d'améliorer la sécurité publique ont servi de tremplin à l'installation de systèmes de surveillance dans 12 autres stations du réseau au cours du présent exercice. Les stations Lionel-Groulx, Île-Sainte-Hélène, Berri-UQAM, Villa-Maria, De Castelnau, Du Parc, McGill, Saint-Henri, Jean-Talon, Snowdon, Henri-Bourassa et Plamondon ont été équipées de caméras et de moniteurs de surveillance.

RACCORDEMENTS AU MÉTRO

Enfin, plusieurs travaux de raccordement au métro ont été effectués durant l'année : Centre de commerce mondial à la station Square-Victoria, Immeuble FTQ à la station Crémazie, Édifice 1000 de la Gauchetière à la station Bonaventure, Centre Eaton à la station McGill et Place Dupuis à la station Berri-UQAM. En plus des avantages certains pour la clientèle, les raccordements financés par les promoteurs immobiliers représentent des retombées économiques de l'ordre de 15 millions de dollars.



Les nouveaux services mis en place dans le cadre du Plan de relance ne sauraient atteindre les résultats escomptés sans l'engagement de tous les membres du personnel. Mme Diane Forest, chauffeuse, compte parmi les personnes qui contribuent quotidiennement à faire la différence entre un bon et un excellent service à la clientèle.

KILOMÉTRAGE DES VÉHICULES

En 1992, les autobus ont parcouru 608 000 kilomètres de plus qu'en 1991, pour un total de 74,7 millions de kilomètres, ce qui équivaut à un accroissement de 0,8 %. À ce sujet, il faut noter une augmentation mensuelle continue tout au long de l'année. Ainsi, en termes désaisonnalisés, l'offre de service était 7 % plus élevée en décembre qu'en début d'année.

Les voitures de métro ont effectué 65,8 millions de kilomètres, soit 3 % de plus qu'en 1991. Cette augmentation s'explique en partie par une amélioration de 34 % de l'offre de service effectuée depuis la fin de 1991 sur la ligne 4 – Jaune.

Les minibus du transport adapté ont vu leur kilométrage s'accroître de 8,5 %, passant à 2,6 millions en 1992. Cette augmentation est en partie redevable au nombre de minibus mis au service des personnes handicapées : 70 véhicules contre 56, en 1991. De ce nombre, quatre ont été gracieusement offerts par la Banque Royale, le 19 mai, dans le cadre des festivités entourant le 350^e anniversaire de Montréal, et 10 nouveaux minibus pour personnes ambulatoires - principalement des personnes handicapées intellectuelles - ont été mis en service au début de 1992.

FIABILITÉ DES VÉHICULES

En 1992, les autobus ont parcouru 4 200 kilomètres entre deux interruptions de service, soit 19,3 % de plus que l'année précédente. Par contre, les voitures de métro ont cumulé 71 436 kilomètres entre deux interruptions de plus de cinq minutes, soit 15,7 % de moins qu'en 1991.

L'ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE

AUTOBUS ET MÉTRO: STABILISATION DES DÉPLACEMENTS

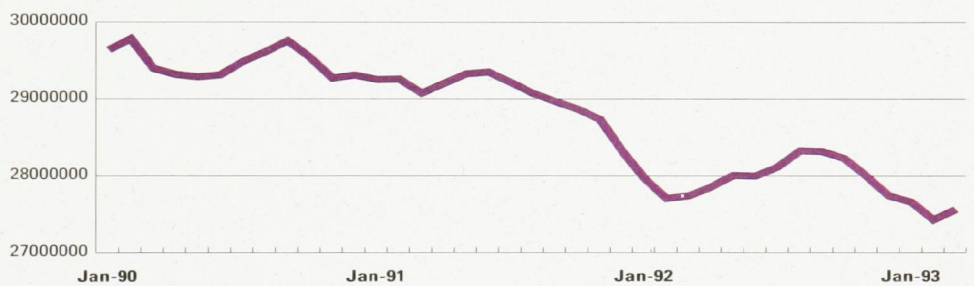
L'achalandage sur le réseau d'autobus et de métro s'est stabilisé au cours des douze derniers mois, avec une pointe au cours du mois d'août 1992. Cette tendance générale s'est confirmée pour les trois premiers mois de 1993, et se développe parallèlement à la mise en place progressive du Plan de relance.

Cette stabilisation s'est cependant produite à un niveau inférieur de 2,9 % au niveau atteint en 1991. Ce résultat est malgré tout encourageant, compte tenu de la récession qui se poursuit, dont les effets sont directs sur la demande en déplacements aux fins de travail et de consommation. En effet, pendant la même période, l'emploi sur l'Île de Montréal a baissé de 6 %, principalement pendant les cinq premiers mois de l'année.

Il faut également noter l'effet défavorable de la situation des rives nord et sud sur l'achalandage de la Société. Les déplacements assurés par les cartes régionales sur le territoire des deux rives ont baissé d'environ 17 %, principalement à cause d'une hausse de tarif de la carte régionale de 64 % entre 1990 et 1992, dont 33 % entre 1991 et 1992. Cette baisse a un effet induit d'environ 1,7 % sur l'achalandage de la STCUM car ces clients se déplacent ensuite sur le réseau de la Société. Mentionnons que pendant la même période, l'emploi sur les deux rives a augmenté de 1 %.

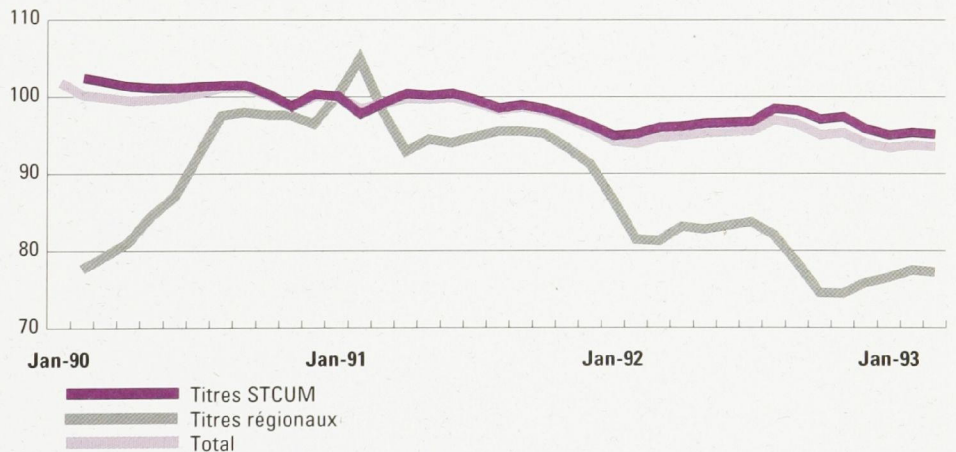
ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE 1990, 1991, 1992, AUTOBUS ET MÉTRO.

Données désaisonnalisées.
Les trois premiers mois de 1993 sont inclus.



ACHALANDAGE TOTAL, TITRES STCUM ET TITRES RÉGIONAUX, 1990, 1991, 1992.

Données désaisonnalisées.
Indice 100 = Janvier 1991.



INDICE D'ÉVOLUTION : EMPLOI ET ACHALANDAGE, 1990, 1991, 1992.

Données désaisonnalisées.
Indice 100 = Janvier 1991.



TRAINS DE BANLIEUE: RÉNOVATION DE LA LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

Les trains de banlieue ont assuré moins de déplacements en 1992 (8,2 millions) qu'en 1991 (8,9 millions), bien que la tendance des onze derniers mois soit à la stabilisation. Tel est le cas pour chacune des deux lignes de trains. La situation économique est une des principales causes de ce résultat.

Dans le cas de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, la baisse de fréquentation est également liée à la dégradation des équipements. La modernisation de cette ligne est maintenant assurée, sous la direction du ministère des Transports du Québec. Si, à court terme, et de façon temporaire, ce projet de modernisation oblige à restreindre l'offre de service sur cette ligne, il vise, à plus long terme, à en accroître l'achalandage.

ACHALANDAGE TOTAL

TRAINS DE BANLIEUE	1988	7,8
	1989	8,3
1988 – 1992	1990	8,8
(en millions)	1991	8,9
	1992	8,2

TRANSPORT ADAPTÉ: FORTE CROISSANCE

Par ailleurs, l'achalandage total au transport adapté s'est accru de 11 %. Cette forte croissance est attribuable au fait que les déplacements dans les minibus ont augmenté de 50 % en une seule année, passant de 256 412 à 384 803. Elle est essentiellement le résultat des programmes gouvernementaux visant une plus grande intégration socio-professionnelle des personnes handicapées et des programmes de désinstitutionnalisation des personnes ayant des déficiences intellectuelles.

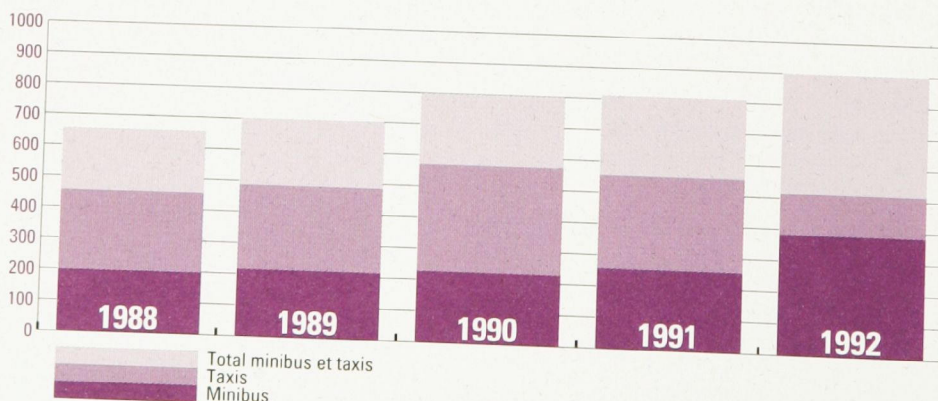
Pour assumer cette croissance de la demande tout en réduisant les déplacements par taxi, la STCUM a acquis 10 minibus pour personnes ambulatoires, principalement des personnes handicapées intellectuelles. De plus, elle a augmenté sa flotte de quatre autres minibus gracieusement offerts par la Banque Royale.

En décembre, le rapport des déplacements en minibus et en taxi était presque de un pour un, alors qu'il était de deux pour un en faveur du taxi au début de l'année. Ces efforts se sont traduits par une réduction de 15 % du coût de chaque déplacement.

ACHALANDAGE TOTAL MINIBUS ET TAXIS

1988 – 1992

(en milliers)



Achalandage Minibus	Achalandage Taxis	Total Minibus et Taxis
1988 : 199 600	1988 : 457 100	1988 : 656 700
1989 : 215 500	1989 : 487 500	1989 : 703 000
1990 : 228 300	1990 : 571 700	1990 : 800 000
1991 : 256 400	1991 : 555 700	1991 : 812 100
1992 : 384 800	1992 : 516 000	1992 : 900 800



En tant que membre du Service des communications, M. Henri Péan, préposé au Centre de renseignements AUTOBUS est, en quelque sorte, un des nombreux traits d'union entre les services offerts et les besoins des clients.

UNE MOBILISATION POUR LA RELANCE

TENUE DE SÉANCES D'INFORMATION

Bien déterminée à gagner la bataille qu'elle livre pour la relance et à y faire adhérer ses employés, la Société a misé sur l'information et la concertation avec son personnel et ses syndicats.

En vue de rallier l'ensemble au message *Gagnons le pari de l'achalandage*, des campagnes d'information interne, incluant la production de deux vidéos, ont soutenu chacune des quatre vagues de projets de l'année. La plus remarquable activité a été sans contredit la campagne d'information précédant le lancement du *Plan de relance* qui a débuté le 25 février, et au cours de laquelle tous les directeurs de l'entreprise, les exécutifs syndicaux puis le personnel cadre, gestionnaire et professionnel ont eu l'occasion de se familiariser avec le *Plan de relance*, ses stratégies publicitaires et de voir la vidéo *Objectif service*.

RÉALISATION DE DROIT DE PAROLE AUX EMPLOYÉS

Les 3, 4, 5, 9 et 10 mars, 500 employés ont ensuite pris part à une activité inédite à la STCUM : *Droit de parole aux employés*. Une centaine de personnes ont assisté à chacune des cinq rencontres de discussion. Au cours de celles-ci, huit participants, soit quatre représentants de la direction et quatre représentants des syndicats, ont été invités à donner leur opinion sur la relance et les moyens de gagner le pari de l'achalandage. Au terme de cette opération originale qui a gagné la faveur de l'auditoire, la grande majorité affirmait, par sondage, croire à la relance et aux stratégies mises en place pour la réussir.

ORGANISATION D'UN PIQUE-NIQUE FAMILIAL

Après cinquante années, l'entreprise a renoué avec la tradition en conviant son personnel à un pique-nique familial à l'île Sainte-Hélène. Malgré un temps pluvieux, plus de 600 personnes ont contribué, le 31 mai, à la réussite de cette journée remplie de surprises. Une heureuse initiative, et l'occasion de reconnaître l'excellent travail des employés lors de la première vague de projets du *Plan de relance* du transport en commun.

LES PUBLICATIONS

INFO-RELANCE, UN NOUVEL OUTIL D'INFORMATION POUR LES PARTENAIRES DE LA STCUM

Soucieuse de bien informer les différents partenaires externes de l'entreprise et, au premier chef, les membres des conseils municipaux de la CUM - ses principaux bailleurs de fonds -, la STCUM leur destine maintenant un nouveau bulletin d'information. *Info-Relance* a été publié à trois reprises en 1992. Il livre l'information essentielle sur les nouveaux services offerts et sur l'évolution générale de la STCUM.

BULLETIN ET JOURNAL D'ENTREPRISE

Lancé à titre de projet-pilote en 1991, le bulletin bimensuel d'actualité *En Commun* est devenu, en 1992, un média d'information permanent au sein de la STCUM. Ce bulletin, fruit d'une collaboration entre le Service des communications et les directions exécutives d'exploitation, a remplacé les nombreux bulletins sectoriels publiés jusqu'alors. Pas moins de 26 numéros ont été diffusés durant l'année.

Sept numéros du journal d'entreprise *Promenade* ont, pour leur part, été expédiés au domicile des employés et des personnes retraitées de la STCUM pendant le présent exercice.

LANCEMENT D'UNE CAMPAGNE DE SÉCURITÉ COMPORTEMENTALE

C'est sous le thème *Faites appel à votre bon sens, voyagez avec prudence* que s'est tenue, du 16 au 27 novembre, la campagne de sécurité de la STCUM. Afin de sensibiliser le public aux mesures de sécurité mises à sa disposition pour voyager en paix, l'inciter à adopter une attitude prudente et préventive dans les installations et véhicules et renforcer le choix sensé qu'il fait en utilisant le transport en commun, divers moyens ont été privilégiés : affichage, diffusion de messages radio et d'une vidéo *rap* pour les jeunes, production d'un livret et de dépliants, chroniques dans les hebdomadaires, rencontres avec des groupes de femmes et de personnes âgées et stands d'information dans le métro qui ont attiré, à eux seuls, pas moins de 20 000 intéressés.

PUBLICATION DE DOCUMENTS ÉDUCATIFS

La dimension préventive du transport a fait l'objet d'une attention bien spéciale alors que la STCUM procédait, le 18 novembre, au lancement d'un premier cahier éducatif destiné aux Superjeunes du Métro, des Autobus et des Trains de banlieue inscrits au deuxième cycle des écoles primaires de la CUM. La contribution de la Fédération des producteurs de lait du Québec à cette réalisation pédagogique a rendu possible la distribution du *P'tit S.M.A.T.* à plus de 50 000 enfants du territoire âgés de neuf à douze ans.

Dans cette même perspective, les tout-petits n'ont pas été laissés pour compte puisque l'entreprise a conçu deux dépliants à l'intention des animateurs, enseignants, moniteurs et enfants qui doivent prendre le métro en groupe. Intitulés *Sortir avec les enfants, un voyage d'agrément* et *Maude et ses amis voyagent avec la STCUM*, les 100 000 dépliants distribués dans les écoles primaires, les garderies et les camps de jour de la CUM ont stimulé l'acquisition de bonnes habitudes de transport dès le plus jeune âge.

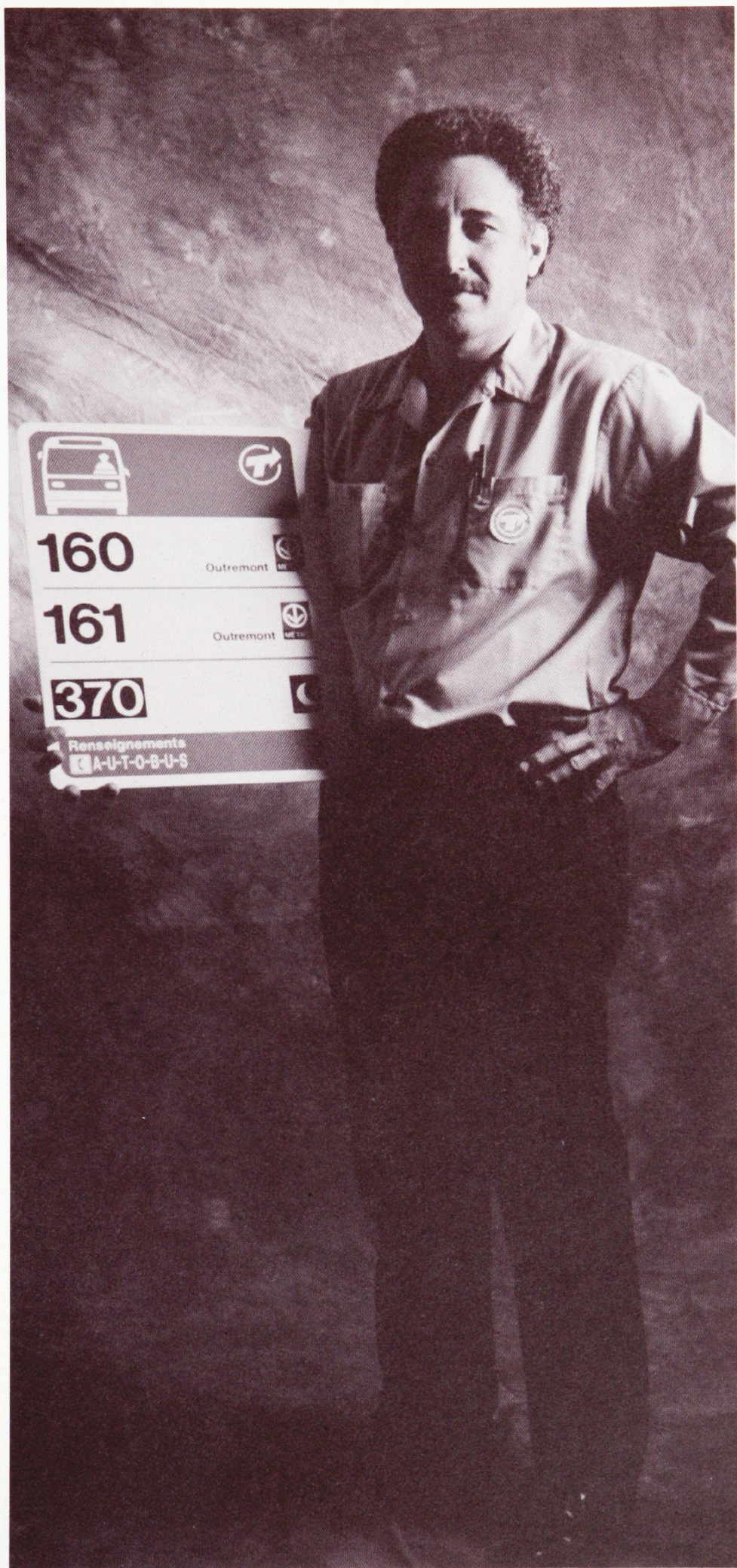
L'ENGAGEMENT DANS LA COMMUNAUTÉ

Partenaire de premier plan dans la collectivité, la STCUM a prêté son soutien à diverses manifestations sociales, éducatives, culturelles et sportives qui se sont tenues tantôt dans son réseau, tantôt sur les sites d'animation du territoire qu'elle dessert. C'est ainsi qu'elle a participé, entre autres, au *Salon de la jeunesse* et au *Salon de l'habitation*.

Pareillement, elle s'est associée à plusieurs organismes pour promouvoir le transport en commun auprès de la population. Sa participation dynamique aux festivités du 350^e anniversaire de Montréal s'est concrétisée par l'accès gratuit au transport pour la journée du 17 mai, l'augmentation de ses services et une contribution notable à la *Journée des musées*. De plus, elle a pris une part active aux événements suivants : la *campagne de financement de l'Orchestre métropolitain* à la station de métro McGill, le *Festival Juste pour rire*, l'activité du *Tour de l'île de Montréal*, la *Conférence Vélo-Mondiale*, les opérations *Dring Dring de Vélo-Québec* et *Nez rouge*.

LES RELATIONS DE PRESSE

Comme à chaque année, outre les nombreuses demandes ponctuelles d'information en provenance des médias, pas moins de 120 communiqués de presse ont été diffusés et 13 conférences de presse organisées, touchant le *Plan de relance*, les modifications aux services ou d'autres facettes du transport en commun.



À l'ombre des nouveaux services parfois lancés avec éclat, M. Maurice Demeo, comme tous les employés chargés de l'entretien et de la réparation des véhicules et des installations, assure des tâches essentielles à l'atteinte des objectifs de l'entreprise.

APPLICATION DE L'ENTENTE SUR LE RÉGIME COMPLÉMENTAIRE DE RETRAITE

La Société s'est employée, en 1992, à mettre en application les décisions budgétaires et les ententes survenues au lendemain du désengagement financier du gouvernement dans le transport en commun. Conformément à l'accord conclu avec quatre des cinq syndicats de l'entreprise, la Société a bénéficié, durant les huit premiers mois de 1992, d'un congé de cotisation au Régime complémentaire de retraite du personnel membre des quatre syndicats signataires et de son personnel non syndiqué. Cet accord a généré des épargnes de 16,6 millions de dollars. De plus, un gel des salaires du personnel non syndiqué a été appliqué en 1992.

NÉGOCIATIONS AVEC LES SYNDICATS

Les discussions avec le Syndicat de l'entretien se sont poursuivies en vue de prolonger d'une année la convention collective venant à échéance le 11 janvier 1993. Les discussions ayant échoué, la STCUM a ouvert formellement les négociations avec ce syndicat, le 2 décembre. Une entente sur la gestion de la liste de rappel est cependant intervenue à la suite des 93 mises à pied faites en 1991, alors que continuaient certaines contestations légales entreprises par le syndicat.

Une démarche de rationalisation budgétaire comportant, pour 1993, une réduction de 100 postes dans le secteur de l'entretien et de 35 postes dans le secteur administratif a également été entreprise à l'automne 1992. Des discussions ont été amorcées avec les syndicats concernés avec l'objectif de réaliser ces réductions sans procéder à de nouvelles mises à pied.

Enfin, une entente est intervenue avec la Fraternité des chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes sur la mise à l'essai d'un projet de remplacement volontaire entre employés. Le projet, axé sur la responsabilisation, a débuté le 17 août et il se poursuivra en 1993.

RENOUVELLEMENT DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL

L'expérimentation, au Service de la trésorerie, de différentes formes d'organisation et d'horaires de travail comme la polyvalence des tâches, le cumul et le report d'une journée de travail hebdomadaire, a démontré une réduction de 10 % des coûts résultant d'une diminution des heures supplémentaires et d'un accroissement tangible de la productivité.

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF

Au 31 décembre, la STCUM comptait 7 758 employés réguliers auxquels s'ajoutaient 178 employés temporaires embauchés en partie pour des projets spéciaux liés à la relance.

L'augmentation de 1 % de l'effectif, par rapport aux 7 675 employés de 1991, s'explique par l'accroissement de 3,4 % du groupe des chauffeurs d'autobus, ce qui reflète la priorité donnée aux services directs à la clientèle dans le cadre du *Plan de relance*. Globalement, exception faite des chauffeurs, la décroissance de l'effectif, entreprise ces dernières années, s'est poursuivie.

Le tableau suivant en montre l'évolution pour les trois dernières années. Il est utile de préciser que la décroissance observée en décembre 1991 reflète une réduction d'effectif réalisée à la fin de 1991 dans le but de générer les économies prévues au budget de 1992. Ainsi, par exemple, en ce qui concerne les données du groupe des employés d'entretien, le chiffre de 1 917 enregistré au 31 décembre 1991 comprend les réductions effectuées à la fin de 1991 dans le but d'atteindre les objectifs financiers prévus au budget 1992.

RÉPARTITION DE LA MAIN-D'ŒUVRE RÉGULIÈRE

Groupe d'emploi	Effectif régulier au 31 décembre		
	1990	1991	1992
Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	536	527	499
Gestionnaires	235	205	198
Cadres et professionnels	307	264	276
Employés de bureau non syndiqués	38	34	33
Commis divisionnaires	220	217	213
Agents de surveillance	143	154	142
Employés de bureau syndiqués	578	558	558
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 909	3 799	3 928
Employés d'entretien	2 024	1 917	1 911
Total	7 990	7 675	7 758

Au plan de la mobilité externe, la STCUM a enregistré 294 départs, constitués à 74,5 % de retraites. Ce nombre représentait un taux de départ de 3,75 %.

RÉGRESSION DE L'ABSENTÉISME

Le taux d'absentéisme global du personnel a diminué à 5,53 %. Ce résultat a constitué le meilleur des huit dernières années. Il est le fruit d'efforts systématiques déployés par les directions exécutives d'exploitation.

GESTION DES POSTES

Dans le but d'assurer une meilleure gestion des postes, de faciliter le suivi du plan de ressources humaines en relation avec les budgets de rémunération, de soutenir la réalisation des démarches de rationalisation de l'effectif et de rendre la prise de décision plus aisée, la STCUM a implanté, le 26 octobre, un nouveau module au système de rémunération intégré SRI.

RÉVISION DU PLAN D'ÉVALUATION DES EMPLOIS DE BUREAU SYNDIQUÉS

Conséquemment à la signature d'une entente survenue le 31 octobre 1991, la Société et le Syndicat des employés de bureau ont procédé à une révision complète du plan d'évaluation des emplois dans le but de le clarifier et de l'adapter à la situation que vit l'entreprise, dans le respect des principes d'équité salariale et de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec.

ACCÈS À L'ÉGALITÉ

Engagée depuis cinq années dans une démarche avant-gardiste d'intégration des femmes et des personnes appartenant à des groupes ethniques, la Société a reconduit, en 1992, ses activités de sensibilisation à l'accès à l'égalité. Des guides et outils ont été élaborés pour les chauffeurs d'autobus, agents de surveillance, chefs d'opérations et conseillers en ressources humaines, et des stands d'information ont été tenus dans quatre centres de transport. Par ailleurs, la gestion des plaintes relatives au harcèlement de la part du personnel a été décentralisée dans les directions exécutives.

À la fin de l'année, la Société avait à son emploi 464 personnes appartenant à une minorité visible ou ethnique, soit 5,9 % de son effectif permanent, une hausse de 0,3 % par rapport au dernier exercice. Les 840 femmes détenant un poste permanent dans l'entreprise constituaient 10,7 % du personnel, soit, entre autres, 11,1 % du groupe des chauffeurs et opérateurs, 1,4 % du personnel d'entretien et 5 % de l'ensemble des agents de surveillance.

Tout au long de l'année, la STCUM a poursuivi la formation de son personnel pour optimiser la qualité du service à la clientèle, la santé et la sécurité en milieu de travail et l'entretien du matériel roulant.

Au niveau des directions exécutives corporatives, l'effort a principalement porté sur le développement des habiletés de gestion, le service à la clientèle, le développement des habiletés rédactionnelles et la formation technique en micro-informatique. Cette formation a représenté en moyenne pour l'année 2,1 jours de formation par gestionnaire et 1,1 jour par employé, une hausse générale de 60 % par rapport à l'année précédente.

La qualité du service à la clientèle étant la pierre angulaire de la relance, la Société a institué un programme de formation sur le sujet, auquel ont participé 336 nouveaux chauffeurs d'autobus. Parallèlement, un programme d'entraînement en milieu de travail a permis à 180 employés d'entretien de s'enquérir des nouvelles technologies des autobus en milieu urbain.

Finalement, le service à la clientèle, les enquêtes sur les accidents de travail et l'amélioration de la qualité par l'apprentissage de compétences ont également fait l'objet de cours dispensés à certains groupes d'employés du métro. En santé et sécurité du travail, le programme de recyclage amorcé en 1990 a été complété durant l'année.

RÉDUCTION DES ACCIDENTS

Les résultats relatifs aux accidents de travail ont indiqué une nette amélioration en 1992. Quelque 1 112 accidents ont été dénombrés, une baisse de 12 % par rapport aux 1 267 accidents de travail compilés au dernier exercice. L'indice de «fréquence» des accidents, soit le nombre d'accidents par 200 000 heures travaillées, a été réduit de 18,8 à 16,3. L'indice de «gravité» des accidents, soit le nombre de jours perdus par 200 000 heures travaillées, est demeuré sensiblement le même qu'en 1991 avec un résultat de 376 en 1992 comparativement à 377.

RÉALISATION D'ÉTUDES

À la demande de gestionnaires, de syndicats ou d'organismes tiers, les ressources en hygiène industrielle de la Société ont réalisé 70 études sur des problèmes touchant l'hygiène industrielle, l'environnement et la sécurité du travail. En outre, des études environnementales de nature physico-chimique sur l'identification et la quantification de contaminants ont été conduites dans les directions exécutives.

Le groupe d'hygiénistes corporatifs a également formé 185 employés sur divers aspects de la santé et de la sécurité, notamment sur le transport des marchandises dangereuses, et, plus spécifiquement, sur les particularités toxicologiques de certains produits utilisés par les peintres.



M. Yves Godec, client du transport adapté, profite judicieusement de l'opportunité qu'offrent les assemblées publiques du conseil d'administration pour s'informer, poser des questions ou formuler des suggestions utiles à l'amélioration des services.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES

Au cours du présent exercice, les membres du conseil d'administration ont tenu 12 assemblées ordinaires et 6 assemblées spéciales ouvertes au public. Les assemblées se sont déroulées en différents endroits du territoire de la CUM de manière à faciliter la participation du public.

Lors de ces rencontres, les citoyens ont posé quelque 119 questions sur les dossiers soumis au conseil. Parmi les principaux sujets relevés, mentionnons la voie réservée de l'avenue du Parc, le transport adapté, le *Plan de relance* et les *Planibus*, qui ont constitué 27,7 % de l'ensemble des questions soulevées.

NOMINATIONS

Au cours de l'année, trois nouveaux membres ont joint le conseil d'administration, en remplacement de MM. Yvon Marsolais, Abe Limonchik et de Mme Sybil Murray-Denis. Il s'agit de MM. Paul Blier, Jean Durivage et Gaétan Lévesque.

DÉCISION DE RELOCALISER LE SIÈGE SOCIAL

Le 12 novembre, le conseil d'administration a décidé de regrouper le personnel disséminé en sept lieux de travail dans un même centre administratif, à la Place Bonaventure. Cette décision permettra à la Société d'améliorer son efficacité et de faire des économies importantes pour la période de 15 ans que durera le bail. La relocalisation sera réalisée à l'automne 1993.

DÉPART ET NOMINATIONS

Le 3 juillet, Mme Louise Roy, quittait ses fonctions après plus de sept années de service à la tête de l'entreprise. M. Michel Ste-Marie, directeur exécutif – Transport de surface, a assuré l'intérim à la direction jusqu'à l'entrée en fonction de M. Trefflé Lacombe, le 2 novembre 1992, au poste de directeur général.

LE COMITÉ DES FINANCES

Le 11 mars 1992, le conseil d'administration adoptait une résolution créant un nouveau comité du conseil. Le Comité des finances a un double mandat. D'abord, il doit gérer le processus préparatoire du budget de la Société, puis en assurer le suivi. Ensuite, il doit étudier les besoins de la Société en matière de financement ainsi que les moyens relatifs au financement de ses activités, programmes et projets de façon à formuler les recommandations appropriées au conseil. Le conseil d'administration adopte la réglementation concernant la régie interne de ce comité.

Les membres du Comité des finances, qui s'est réuni six fois en 1992, sont MM. Robert Perreault, président du conseil d'administration, qui agit comme président du comité, Raymond Savard, vice-président du conseil d'administration, Trefflé Lacombe, directeur général, et Michel Rhéaume, directeur exécutif - Finances et trésorier de la Société. Enfin, M. Daniel Robert, secrétaire et directeur du Contentieux de la STCUM siège d'office sur ce comité.

LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le Comité de vérification est formé de quatre membres dont deux sont nommés par le conseil et choisis parmi ses membres alors que les deux autres proviennent de l'extérieur de l'entreprise. Le directeur général et le vérificateur général complètent la formation du comité. Les membres se sont réunis à huit reprises au cours de 1992.

Les activités du vérificateur général sont planifiées sur une base pluriannuelle et exposées dans un plan directeur. Les rapports de vérification sont présentés et discutés au Comité de vérification. Les gestionnaires des activités sont convoqués aux réunions du comité et doivent proposer des plans d'action avec échéanciers.

Les principaux rapports et plans d'action qui ont été étudiés par le comité au cours du présent exercice touchaient la gestion de la santé et de la sécurité du travail, le système de rémunération intégré (SRI), les procédés de dépôt et de cueillette des enveloppes de dépôt des changeurs, la mise au rancart d'autobus, les commentaires des vérificateurs externes et les états financiers annuels. À la suite de chaque réunion, le président du Comité de vérification a fait rapport au conseil d'administration.

LE COMITÉ D'EXAMEN DES PLAINTES

Mis sur pied en 1987 afin de veiller aux intérêts de la clientèle, le Comité d'examen des plaintes a déposé, en juin, son quatrième rapport annuel, puis a publié deux dépliants informatifs pour le public et le personnel. Les cinq membres du comité se sont réunis à 13 reprises en 1992 et ont été saisis de 410 dossiers, soit les plus graves des plaintes reçues.

Rappelons que le comité se penche sur les plaintes de nature discriminatoire, raciste et celles de conduite dangereuse, de harcèlement, de propos obscènes ou injurieux portées à son attention. Toutes les autres plaintes sont traitées par les membres de la Section des commentaires et plaintes en collaboration avec les gestionnaires et le personnel concernés. Au total, la Section des commentaires et plaintes a procédé à 12 831 enregistrements en 1992.

M. Robert Perreault

Président du comité
Président du conseil d'administration

M. Raymond Savard

Maire de Verdun
Vice-président du conseil d'administration

M. Trefflé Lacombe

Directeur général

M. Michel Rhéaume

Trésorier et directeur exécutif - Finances

M. Daniel Robert

Secrétaire et directeur du Contentieux

LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

M. Malcom C. Knox

Président

Membre du conseil d'administration de la STCUM

M. Robert Dion

Vérificateur général

M. Jacques Dubois

Directeur de la vérification interne de Loto-Québec

M. Trefflé Lacombe

Directeur général de la STCUM

M. Abe Limonchik⁽¹⁾

Membre du conseil d'administration de la STCUM

M. Yvon Marsolais

Bourgeois, Marsolais et associés

⁽¹⁾ Au 31 décembre, M. Abe Limonchik ne siégeait plus au conseil d'administration.
Il a été remplacé par M. Jean Durivage.

LE COMITÉ D'EXAMEN DES PLAINTES

M. Robert Kouri

Président

M. Gaspard Massue

Représentant du Forum des citoyens âgés

M. Normand Parisien

Représentant de Transport 2000

Mme Fran Riley

Représentante des communautés ethniques

Mme Magdalena Natkaniec

Représentante de la clientèle étudiante

M. Pierre-André Duchesneau

Directeur du Service de la surveillance

M. André Haddad

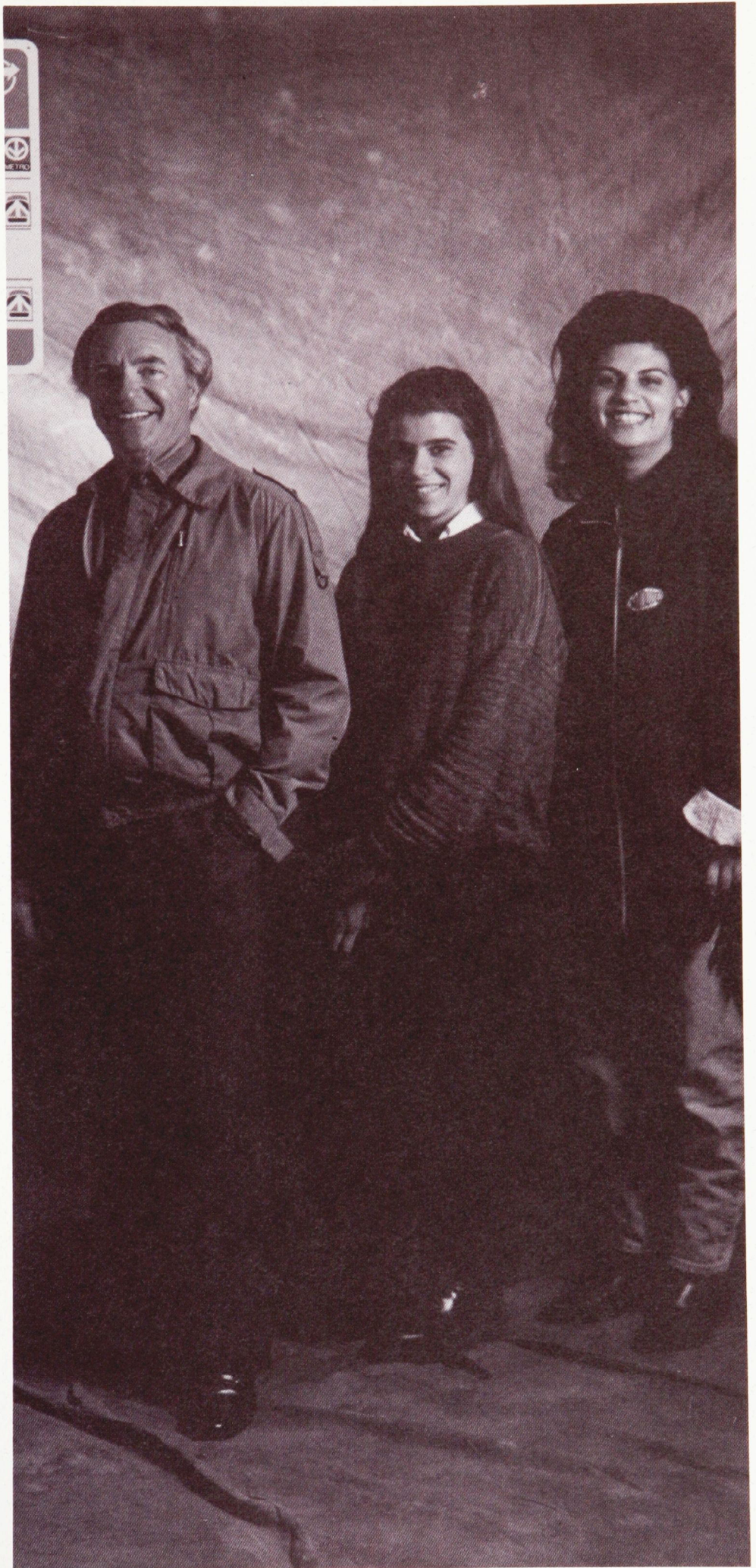
Directeur – Administration et ressources humaines
Transport de surface

M. Mario Léonard

Directeur – Exploitation des stations
Métro et trains de banlieue

Mme Roxanne Corbeil

Coordonnatrice
Chef de la Section relations avec la clientèle



Le personnel administratif de la STCUM gère rigoureusement les ressources qui lui sont confiées par la collectivité dans le meilleur intérêt des clients et des contribuables comme Jean Fortin, Anne-Marie Hervieux et Nathalie Aubry.

DIMINUTION DES VENTES DE TITRES

Les revenus autonomes provenant des services d'autobus, du métro, des trains de banlieue et du transport adapté ont totalisé 233,8 millions \$, un écart défavorable de 7,4 millions \$ par rapport au budget. Ce manque à gagner s'explique principalement par la détérioration – plus accentuée qu'il était prévu – de la situation économique, qui a provoqué une forte chute des ventes des cartes d'abonnement mensuelles. La clientèle s'est en effet procurée 3,4 millions de CAM à tarif régulier et à tarif réduit en 1992, soit 8,1 % de moins qu'en 1991. De même, les déplacements défrayés en espèces ont décliné considérablement puisque seulement 28,3 millions de voyageurs ont payé comptant comparativement aux 34,8 millions de 1991, un recul de 17,4 %.

En revanche, la vente de tickets à tarif régulier et réduit s'est accrue de 18,1 %, pour un total de 72,9 millions. La détérioration de la situation de l'emploi dans le Montréal métropolitain explique cette recrudescence de l'utilisation ponctuelle du ticket au détriment de la carte mensuelle.

CARTES MENSUELLES VENDUES 1988 - 1992

	(en millions)
1988	4,3
1989	4,4
1990	3,9
1991	3,7
1992	3,4

Trois années après leur mise en marché, les cartes régionales de transport (CRT) à tarif régulier et réduit ont suivi le mouvement général, accusant, elles aussi, une baisse des ventes. Le nombre de CRT vendues – excluant les cartes utilisées dans les trains – a chuté de 17,5 %, passant de 741 786 à 611 672 en 1992. La baisse des ventes de cartes régionales a été proportionnellement beaucoup plus accentuée que la diminution des ventes de CAM. Cette situation est largement tributaire de la forte hausse des tarifs des titres régionaux, soit 32,7 % d'augmentation pour le titre régulier et 46 % dans le cas du tarif réduit.

GRILLE TARIFAIRE 1988 - 1992

(au 31 décembre)

	1988	1989	1990	1991	1992
CRT					
Tarif régulier	–	–	42,00 \$	52,00 \$	69,00 \$
Tarif réduit	–	–	21,00 \$	26,00 \$	38,00 \$
CAM					
Tarif régulier	29,75 \$	31,00 \$	32,75 \$	38,00 \$	41,00 \$
Tarif réduit	11,50 \$	12,00 \$	12,50 \$	14,50 \$	15,50 \$
Ticket					
Tarif régulier	0,92 \$	0,94 \$	1,00 \$	1,00 \$	1,08 \$
Tarif réduit	0,42 \$	0,42 \$	0,43 \$	0,42 \$	0,45 \$
Espèces					
Tarif régulier	1,00 \$	1,05 \$	1,25 \$	1,50 \$	1,60 \$
Tarif réduit	0,45 \$	0,50 \$	0,55 \$	0,75 \$	0,80 \$
Carte congrès	1,75 \$	1,80 \$	2,00 \$	2,00 \$	2,50 \$

HAUSSE DE LA PARTICIPATION DES MUNICIPALITÉS

La réforme de la fiscalité municipale – la loi 145 – adoptée par le gouvernement du Québec en mai 1991, a radicalement modifié les règles de financement du transport en commun, privant la STCUM d'un soutien financier gouvernemental de 155 millions \$ à compter de 1992. Le retrait financier du gouvernement dans la plupart des activités d'exploitation de la STCUM a été comblé grâce au soutien des municipalités, lesquelles ont augmenté leur quote-part de 94 %. Elles ont contribué pour 305,2 millions \$ aux 677,2 millions \$ de revenus de la Société en 1992, soit 45,1 % du budget total.

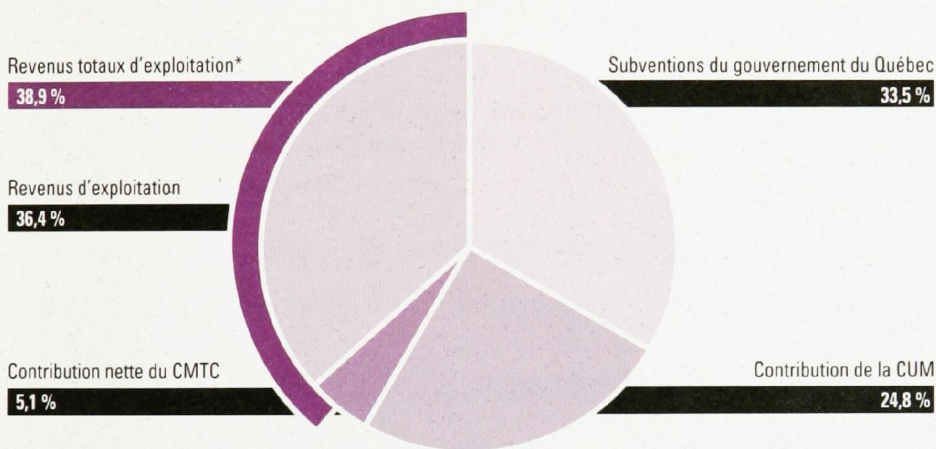
Les revenus d'exploitation se sont élevés à 244,2 millions \$, une hausse de 5,6 % par rapport au dernier exercice. Cette hausse est néanmoins inférieure à la hausse moyenne des tarifs, compte tenu des pertes d'achalandage provoquées par la récession.

À ces revenus autonomes, se sont ajoutées les sommes suivantes : 31,9 millions \$ de subventions du gouvernement à l'exploitation des trains de banlieue et du transport adapté et 31 millions \$ liés aux investissements.

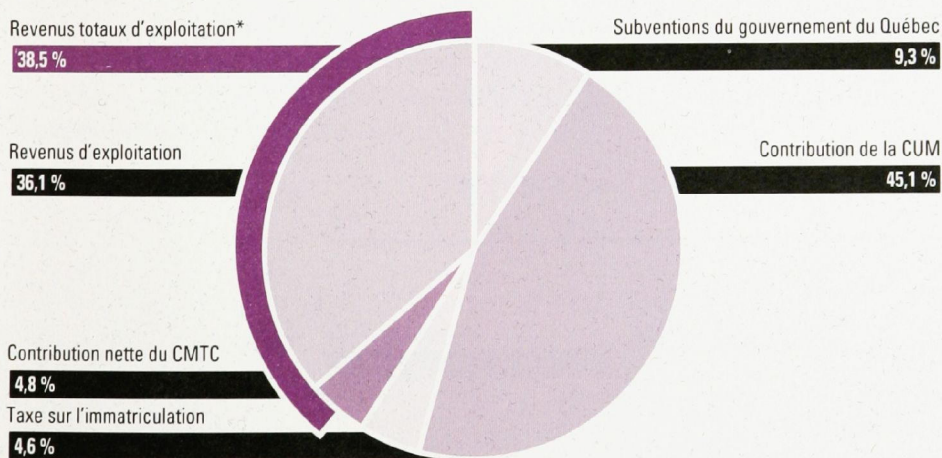
Les revenus en provenance du Conseil métropolitain du transport en commun ont été de 32,2 millions \$ dont quelque 12 millions \$ pour compenser une partie des effets de débordement et 20 M \$ pour les ventes de titres régionaux intégrés.

Enfin, la STCUM a bénéficié d'une source additionnelle de revenu, provenant du Fonds de contribution des automobilistes, pour un montant de 30,9 millions \$.

PROVENANCE DES REVENUS 1991



PROVENANCE DES REVENUS 1992



* Les revenus totaux d'exploitation se calculent ainsi : les revenus d'exploitation plus la moitié de la contribution nette du CMTC.

EFFORT DE RATIONALISATION

Compte tenu de l'environnement économique difficile au sein duquel l'entreprise a dû évoluer au cours du présent exercice afin de faire face aux nouvelles obligations financières découlant de la loi 145 réformant la fiscalité municipale, la STCUM a dû limiter ses dépenses à 663,9 millions \$, soit 3,5 % de moins que les prévisions budgétaires. En ne tenant pas compte de toutes les mesures mises en œuvre pour redresser l'achalandage et améliorer le service à la clientèle dans le cadre du *Plan de relance*, les dépenses n'ont crû que de 2,3 % par rapport aux 633,5 millions \$ de 1991. En outre, les dépenses autobus-métro sont passées de 517 millions \$ à 511,8 millions \$, alors que l'offre de service a augmenté de 0,8 % au réseau de surface et de 3 % au métro.

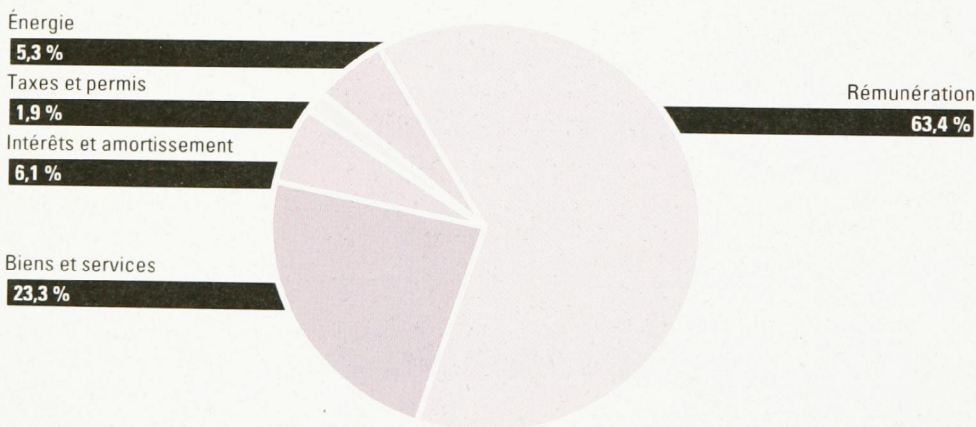
Au plan de la rémunération, le congé partiel de cotisation de la STCUM au Régime complémentaire de retraite lui a permis de réduire ses dépenses de 16,6 millions \$, une portion équivalente à 3,9 % des 421, 2 millions \$ de la rémunération globale.

Ce congé de cotisation partiel ajouté à la réduction de l'effectif dans le secteur de l'entretien expliquent le fait que la rémunération a compté pour 63,4 % du budget de la STCUM en 1992 comparativement à 65,8 % l'année précédente.

Par ailleurs, les états financiers démontrent une diminution imputable aux dépenses affectées au service de la dette et aux frais de financement. Comparativement à 1991, il s'agit d'une baisse de 3 millions \$ si on inclut les affectations au fonds d'amortissement. Cette réduction de 6,2 % s'explique par la diminution des frais de financement à court terme de l'ordre de 7,1 millions \$ qui se justifie par la baisse des taux d'intérêt, par les modifications apportées aux versements des subventions et par une planification plus serrée des mouvements de trésorerie. Le service de dette à long terme, y compris le fonds d'amortissement, a connu une croissance de 4 millions \$.

Finalement, en comparant les dépenses réelles avec les sommes initialement prévues, on constate un écart favorable de 28 %. Le report en 1993 de deux émissions obligataires prévues pour 1992 explique cette différence.

RÉPARTITION DES FONDS PAR FAMILLE



RÉPARTITION DES FONDS PAR MODE DE TRANSPORT



LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

MAINTIEN DU PATRIMOINE ET DÉVELOPPEMENT

Chaque année, la STCUM doit préparer une prévision triennale de ses dépenses d'investissement. Pour la première fois en 1992, ces prévisions intégraient, en plus des projets du *Programme triennal d'immobilisation* (PTI), ceux du *Programme d'entretien périodique majeur* mis sur pied durant cet exercice.

Les dépenses d'investissement du PTI sont regroupées en deux grandes catégories : les projets de développement qui visent essentiellement à offrir à la clientèle de nouveaux services, et les projets d'amélioration d'équipements ou de services en place susceptibles d'être perfectionnés pour les rendre plus conformes aux attentes des usagers et accroître la productivité ou la qualité de l'entretien.

L'essentiel des projets inclus dans le *Programme d'entretien périodique majeur* a trait à des réparations majeures d'installations et d'équipements, souvent rendus à la moitié de leur vie utile, et au remplacement d'éléments d'actifs. Le but des investissements est donc de les maintenir en bon état de fonctionnement. Tout à l'avantage de la clientèle, ces investissements contribuent directement ou indirectement à accroître la sécurité et la fiabilité des véhicules ou des installations. Les aspects reliés au respect des normes environnementales, à la santé et à la sécurité font aussi partie de ce programme.

Les dépenses d'immobilisation ont requis 111,5 millions \$. Près de la moitié de ce montant (48,6 millions \$) a été affectée à l'achat de 58 voitures électriques MR-90 pour la modernisation de la ligne ferroviaire Montréal/Deux-Montagnes dont la mise en service est prévue à l'automne 1995. L'autre partie du montant a servi principalement à l'achat d'autobus urbains (22,4 millions \$), à la rénovation des voitures de métro MR-63 (20,4 millions \$), à l'aménagement des terminus (3,9 millions \$) et à la rénovation du garage Saint-Michel (3 millions \$). Les engagements de dépenses étaient en hausse de 74,9 millions \$ par rapport à 1991. Ce montant de 111,5 millions \$ comprend une somme de 8 millions \$, payés comptant, affectée au *Programme d'entretien périodique majeur*.

CADRE FINANCIER TRIENNAL

Dans une optique de transparence de la gestion des fonds publics, la STCUM a innové en 1992 en procédant à une refonte en profondeur du *Livre du budget 1993* et en procédant à une étude publique de ce budget, incluant la grille tarifaire et le *Plan triennal d'immobilisation*, lors de deux assemblées du conseil d'administration tenues les 29 et 30 septembre 1992. À cette occasion, pour la première fois, le conseil avait invité les directeurs exécutifs des grandes unités opérationnelles à venir présenter publiquement le budget de leur direction exécutive respective et la façon dont ils prévoyaient réaliser leurs principaux objectifs financiers et opérationnels.

De plus, avec le souci d'améliorer la planification financière de l'entreprise, et notamment de mieux préparer l'entreprise à faire face aux éléments prévisibles de l'environnement socio-économique, les membres du conseil ont discuté publiquement du cadre financier triennal maintenant contenu dans le *Livre du budget*.

AU 31 DÉCEMBRE 1992

SOMMAIRE

Rapport des vérificateurs	42
États financiers	
Fonds d'exploitation	
Revenus et dépenses	43
Bilan	44
Fonds des dépenses en immobilisations	
Opérations	45
Financement permanent à réaliser	46
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	47
Bilan	48
Fonds d'amortissement	
Variations de la réserve pour le remboursement d'obligations	49
Bilan	50
Actifs immobilisés	51
Dette à long terme	52
Notes complémentaires	53
Renseignements supplémentaires	59
Analyse des projets en cours	61

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

Nous avons vérifié les bilans du fonds d'exploitation, du fonds des dépenses en immobilisations et du fonds d'amortissement et les états des actifs immobilisés et de la dette à long terme de Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1992, ainsi que l'état des revenus et dépenses du fonds d'exploitation, les états des opérations, du financement permanent à réaliser et des soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés du fonds des dépenses en immobilisations et des variations de la réserve pour le remboursement d'obligations du fonds d'amortissement 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. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information 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 présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1992, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables décrites à la note 3.

Raymond Chabot, Martin Paré

Comptables agréés

Montréal

Le 3 mars 1993

REVENUS ET DÉPENSES

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	Budget initial	Budget reclassé (note 4)	1992	1991
	\$	\$	\$	\$
REVENUS				
Autonomes				
Service autobus et métro	233 551	233 551	225 715	213 986
Service de trains de banlieue	7 260	7 260	7 465	6 778
Service adapté	445	445	657	487
Autres revenus	10 860	10 860	10 357	10 020
	252 116	252 116	244 194	231 271
Contribution du Conseil métropolitain de transport en commun (note 5)	34 373	34 373	32 187	32 513
Subventions du gouvernement du Québec (note 6)	68 061	68 061	63 037	212 650
Contribution des automobilistes (taxe sur l'immatriculation)	28 000	28 000	30 931	
Revenu reporté de l'exercice précédent			1 636	1 236
Contribution des municipalités du territoire de la CUM	305 250	305 250	305 250	157 470
	687 800	687 800	677 235	635 140
DÉPENSES				
Service autobus et métro	520 676	515 928	511 809	516 973
Service de trains de banlieue	49 537	49 537	51 098	43 713
Service adapté	18 629	17 736	18 058	17 290
Service de la dette et frais de financement (note 7)	63 794	59 441	40 237	46 083
Dépenses imprévues	10 164	10 164	1 849	2 773
Plan de relance	17 000	13 458	12 450	
Maintien des actifs	8 000	5 522	5 443	
	687 800	671 786	640 944	626 832
AFFECTATIONS				
Fonds des dépenses en immobilisations		11 661	17 477	3 986
Fonds d'amortissement		4 353	5 506	2 686
	687 800	687 800	663 927	633 504
Excédent des revenus sur les dépenses ^(a)	-	-	13 308	1 636

(a) Cet excédent est présenté au passif du bilan du fonds d'exploitation sous la rubrique Revenu reporté à l'exercice suivant.

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
ACTIF		
Encaisse	1 603	
Certificat de dépôt, au coût	10 000	
Subventions à recevoir (note 8)	27 333	74 081
Contribution à recevoir du Conseil métropolitain de transport en commun	13 382	14 644
Contribution des automobilistes à recevoir	7 824	
Autres débiteurs (note 9)	16 377	10 911
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	14 935	15 458
Dépôt pour fonds d'assurance	201	201
Avances au fonds des dépenses en immobilisations	21 292	791
	<u>112 947</u>	<u>116 086</u>
PASSIF		
Découvert bancaire		8 171
Emprunts à court terme	18 518	43 600
Comptes fournisseurs et frais courus (note 10)	70 354	54 854
Engagements à payer	10 328	6 657
Dus au fonds d'amortissement	439	1 168
Revenu reporté à l'exercice suivant	13 308	1 636
	<u>112 947</u>	<u>116 086</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

OPÉRATIONS

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
FINANCEMENT PERMANENT		
Emprunt à long terme	70 000	37 000
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	698	186
Dons	260	-
Fonds d'exploitation		
Projets réalisés	11 930	3 986
Projets à réaliser	5 547	
	17 477	3 986
	88 435	41 172
DÉPENSES		
Terrains	342	
Immeubles	874	505
Matériel roulant - autobus	983	795
Matériel roulant - autres	795	1 007
Équipement et mobilier de bureau	1 772	1 678
Immobilisations en cours	103 472	37 087
	108 238	41 072
Surfinancement (financement permanent à réaliser) de l'exercice	(19 803)	100

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

FINANCEMENT PERMANENT À RÉALISER

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
Financement permanent à réaliser au début	(1 537)	(1 637)
Variations de l'exercice	(19 803)	100
Financement permanent à réaliser à la fin	(21 340)	(1 537)
Financement permanent à réaliser à la fin		
Financement non utilisé	35 492	1 452
Dépenses à financer	(56 832)	(2 989)
	(21 340)	(1 537)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

SOLDES DISPONIBLES DES RÈGLEMENTS D'EMPRUNT FERMÉS

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
Soldes disponibles au début	746	932
Déduire		
Affectations de l'exercice		
Règlements d'emprunt	698	186
Soldes disponibles à la fin	48	746

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
ACTIF		
	-	-
PASSIF		
Dus au fonds d'exploitation	21 292	791
AVOIR		
Financement permanent à réaliser	(21 340)	(1 537)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	48	746
	(21 292)	(791)
	-	-

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

VARIATIONS DE LA RÉSERVE POUR LE REMBOURSEMENT D'OBLIGATIONS

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
Solde au début	19 000	25 401
Remboursement de la dette à long terme	(20 000)	(11 498)
Affectation et intérêts	6 040	5 097
Solde à la fin	5 040	19 000

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
ACTIF		
Placements		
Certificat de dépôt et billets à terme, au coût	1 000	8 277
Obligations, au coût non amorti (valeur marchande 3 613 \$; 9 613 \$ en 1991)	3 601	9 555
	4 601	17 832
Avances au fonds d'exploitation	439	1 168
	<u>5 040</u>	<u>19 000</u>
PASSIF		
Réserve pour le remboursement d'obligations	<u>5 040</u>	<u>19 000</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ACTIFS IMMOBILISÉS

AU 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
ACTIF		
Immobilisations acquises avant 1966	23 675	23 675
Terrains	342	
Immeubles	37 677	36 803
Matériel roulant - autobus	173 226	177 472
Matériel roulant - autres	17 178	16 383
Matériel roulant - trains de banlieue	13 999	13 999
Équipement et mobilier de bureau	35 360	33 588
Actifs expropriés	4 679	4 679
Immobilisations en cours	263 280	159 808
	<u>569 416</u>	<u>466 407</u>
AVOIR		
Placement dans les actifs immobilisés	<u>569 416</u>	<u>466 407</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

DETTE À LONG TERME

AU 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

	1992	1991
	\$	\$
ACTIF		
Montants accumulés au fonds d'amortissement pour le remboursement d'obligations	5 040	19 000
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
Des municipalités du territoire de la CUM	61 192	68 132
Du gouvernement du Québec	154 249	102 506
	<u>220 481</u>	<u>189 638</u>
PASSIF		
Dette à long terme (note 11)	<u>220 481</u>	<u>189 638</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

AU 31 DÉCEMBRE 1992

1- STATUTS

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal est constituée en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal. Selon l'article 301 de la Loi, les biens de la Société, y compris les actifs du métro, lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté.

2- MODIFICATIONS AUX CONVENTIONS COMPTABLES

Les modifications suivantes ont été appliquées rétroactivement :

- Le fonds des dépenses en immobilisations a été créé. Ce fonds est composé d'un bilan et des états des opérations, du financement permanent à réaliser et des soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés. La création du fonds des dépenses en immobilisations a eu pour effet d'exclure de l'état des revenus et dépenses du fonds d'exploitation les dépenses d'immobilisations;
- Une nouvelle section intitulée «Affectations» a été ajoutée à l'état des revenus et dépenses du fonds d'exploitation. On y retrouve notamment l'affectation au fonds des dépenses en immobilisations qui représente la contribution du fonds d'exploitation au financement des dépenses en immobilisations;
- Les fonds d'immobilisations et de la dette à long terme ont été remplacés par les états des actifs immobilisés et de la dette à long terme.

3- CONVENTIONS COMPTABLES

États financiers

Les états financiers sont préparés en conformité avec les principes comptables généralement reconnus et selon les usages particuliers de la comptabilité par fonds en tenant compte de façon générale des directives du Manuel de normalisation de la comptabilité municipale au Québec.

Les états financiers de la Société ne tiennent pas compte des coûts initiaux de construction et d'acquisition des installations et de l'équipement du métro et des emprunts y afférents. Le service de la dette relatif à ces emprunts est la responsabilité des municipalités du territoire de la Société. Par contre, ces états financiers tiennent compte des coûts de construction des ajouts et des réparations majeures aux installations et à l'équipement existants du métro et des emprunts y afférents.

Fonds d'exploitation

Les revenus sont imputés à l'exercice au cours duquel ils deviennent mesurables et disponibles.

Les dépenses sont imputées à l'exercice au cours duquel elles sont effectuées à moins que des crédits n'aient été votés par une procédure spécifique dûment autorisée.

Le service de la dette et les frais de financement incluent les remboursements en capital ainsi que la dépense d'intérêts sur la dette à long terme, incluant les capitaux et intérêts courus.

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange sont comptabilisés comme dépenses au fur et à mesure de leur utilisation et le stock à la date du bilan est évalué au coût selon la méthode du coût moyen.

Les dépenses relatives aux jours de congé de maladie accumulés et aux régimes de retraite des employés sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité de caisse.

Les obligations contractées auprès de tiers avant la fin de l'exercice et exigibles à court terme sont imputées aux dépenses et sont inscrites comme engagements au passif du bilan de ce fonds.

Fonds des dépenses en immobilisations

Le financement permanent provenant du fonds d'exploitation (affectations) se comptabilise au moment où une obligation est contractée auprès d'un tiers ou au moment de l'adoption d'une résolution affectant des sommes à des projets spécifiques.

Les dépenses en immobilisations sont comptabilisées lorsqu'elles sont effectuées.

Actifs immobilisés

Les acquisitions d'actifs immobilisés effectuées par le fonds des dépenses en immobilisations sont capitalisées à l'état des actifs immobilisés à leur coût initial ou, dans le cas de dons, à leur juste valeur au moment où ils sont reçus.

Les projets en cours à la fin de l'exercice sont inscrits au compte d'immobilisations en cours et sont reclassifiés selon leur nature économique lorsque les travaux et le financement sont complétés.

Aucun amortissement devant refléter l'usure ou la désuétude des actifs immobilisés n'est comptabilisé.

4- BUDGET RECLASSÉ

Le reclassement du budget 1992 découlant des modifications aux conventions comptables s'explique, pour les postes affectés, comme suit :

(en milliers de dollars)	Budget initial	Affectations au fonds des dépenses en immobilisations	Affectation au fonds d'amortissement	Budget reclassé
Service autobus et métro	520 676	4 748		515 928
Service de trains de banlieue	49 537			49 537
Service adapté	18 629	893		17 736
Service de la dette et frais de financement	63 794		4 353	59 441
Dépenses imprévues	10 164			10 164
Plan de relance	17 000	3 542		13 458
Maintien des actifs	8 000	2 478		5 522
	<u>687 800</u>	<u>11 661</u>	<u>4 353</u>	<u>671 786</u>

5- CONTRIBUTION DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT EN COMMUN (CMTC)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1992, les contributions du Conseil métropolitain de transport en commun s'élèvent à 32 186 519 \$ (32 513 000 \$ en 1991) et se composent des montants suivants :

- Une subvention annuelle déterminée par le gouvernement du Québec au montant de 28 549 400 \$ (27 312 320 \$ en 1991);
- Une portion des revenus provenant de la vente des titres de transport en commun régional déterminée au prorata du pourcentage de ventes de ces titres aux résidents de chacune des trois sociétés, à l'exception des revenus du réseau ferroviaire Montréal/Deux-Montagnes dans sa partie considérée comme transport en commun régional, qui sont attribués à 100 % à la STCUM.

Les règles de partage entre les sociétés ont été approuvées par règlement à l'assemblée du CMTC le 26 novembre 1992. À la date de signature des états financiers, ce règlement n'est toujours pas approuvé par le ministre des Transports.

6- SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

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 admissible à des subventions pour l'exercice 1992 dont les principales sont les suivantes :

- Une subvention à l'égard du déficit résiduel du service de trains de banlieue de la ligne Montréal/Deux-Montagnes jugé admissible par le ministre des Transports;
- Une subvention relative à l'achat d'autobus et à la construction d'immeubles et à la modernisation des trains de banlieue à des taux respectifs maximums de 60 %, 75 % et 100 % du service de la dette s'y rapportant.

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 adapté jugés admissibles par le ministre des Transports et préalablement approuvés par celui-ci.

Les subventions du gouvernement du Québec se détaillent comme suit :

	Budget initial	1992	1991
(en milliers de dollars)			
Service autobus et métro			
Exploitation			149 272
Service de trains de banlieue			
Exploitation			7 134
Déficit résiduel	17 940	20 249	15 202
	17 940	20 249	22 336
Service adapté			
Exploitation	11 689	11 691	11 839
Immobilisations	38 432	31 097	29 203
	68 061	63 037	212 650

7- SERVICE DE LA DETTE ET FRAIS DE FINANCEMENT

	Budget initial	Budget reclassé	1992	1991
(en milliers de dollars)				
Frais de financement à court terme	9 249	9 249	4 082	10 522
Service de la dette - capital	26 032	21 679	19 802	18 669
Service de la dette - intérêts	28 513	28 513	18 637	18 556
Revenu d'intérêts			(2 284)	(1 664)
	63 794	59 441	40 237	46 083

8- SUBVENTIONS À RECEVOIR

	1992	1991
(en milliers de dollars)		
Service autobus et métro - exploitation		50 950
Service de trains de banlieue - déficit résiduel	11 773	6 641
Service adapté - exploitation	4 019	4 097
Immobilisations	11 406	11 992
Autres	135	401
	<u>27 333</u>	<u>74 081</u>

9- AUTRES DÉBITEURS

	1992	1991
(en milliers de dollars)		
Versements pour accidents de travail à récupérer	3 671	1 055
Réclamations de taxes aux gouvernements	6 384	3 984
Comptes clients généraux	4 120	2 549
Autres	2 202	3 323
	<u>16 377</u>	<u>10 911</u>

10- COMPTES FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	1992	1991
(en milliers de dollars)		
Fournisseurs	27 458	20 692
Salaires et charges sociales	23 492	16 508
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	2 896	1 542
Intérêts et capitaux courus	13 863	13 795
Autres	2 645	2 317
	<u>70 354</u>	<u>54 854</u>

11- DETTE À LONG TERME

	1992	1991
(en milliers de dollars)		
Obligations, à des taux d'intérêt variant de 4,75 % à 11,75 %, échéant de janvier 1993 à septembre 2007	211 396	175 157
Billets à terme, à des taux d'intérêt de 9,5 % et 12 %, échéant du 27 mars 1993 au 27 mars 1994	9 085	14 481
	<u>220 481</u>	<u>189 638</u>

La dette à long terme est constituée d'obligations et de billets à terme 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 et des billets à terme.

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

	Obligations et billets à terme	
(en milliers de dollars)		
	1993	21 958
	1994	30 437
	1995	23 335
	1996	32 580
	1997	6 300
	1998 et suivants	105 871
Total des paiements minimums exigibles		<u>220 481</u>

12- ENGAGEMENTS

a) Bénéfices de maladie :

Au 31 décembre 1992, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à 25 076 359 \$ (26 556 847 \$ en 1991), compte tenu des salaires à cette date. Les employés ont droit au paiement au comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

b) Baux à long terme :

La Société est engagée d'après des baux à long terme échéant du 31 janvier 1994 au 31 août 1997 à verser une somme de 4 527 158 \$ pour des locaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 2 031 680 \$ en 1993, 1 621 351 \$ en 1994, 387 845 \$ en 1995, 294 250 \$ en 1996 et 192 032 \$ en 1997.

La Société a accepté une offre de location pour des bureaux d'un centre administratif pour la période du 1^{er} mars 1993 au 30 avril 2008. La somme totale à verser a été estimée approximativement à 80 000 000 \$ et les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices ont été estimés à 1 400 000 \$ en 1993, 3 500 000 \$ en 1994 et 4 300 000 \$ de 1995 à 1997. Cependant, à la date de signature des états financiers, le bail n'est toujours pas signé.

13- ÉVENTUALITÉS

Le total des montants réclamés pour les parties demanderessees dans des causes de blessures corporelles, de dommages matériels et divers autres litiges s'établit à 32 435 057 \$ (13 082 274 \$ en 1991). La Société a provisionné au 31 décembre 1992 un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations et tout paiement additionnel à la provision qui pourrait résulter du dénouement de ces réclamations serait imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

14- CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1992

(en milliers de dollars)

AFFECTATIONS AU FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

	Budget reclassé	1992	1991
	\$	\$	\$
Service autobus et métro	4 748	9 877	2 732
Service adapté	893	1 580	1 254
Plan de relance	3 542	3 542	
Maintien des actifs	2 478	2 478	
	11 661	17 477	3 986

VARIATIONS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

	Solde au début	Additions	Cessions	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Immobilisations acquises avant 1966	23 675			23 675
Terrains		342		342
Immeubles	36 803	874		37 677
Matériel roulant - autobus	177 472	983	(5 229)	173 226
Matériel roulant - autres	16 383	795		17 178
Matériel roulant - trains de banlieue	13 999			13 999
Équipement et mobilier de bureau	33 588	1 772		35 360
Actifs expropriés	4 679			4 679
Immobilisations en cours	159 808	103 472		263 280
	466 407	108 238	(5 229)	569 416

DETTE À LONG TERME

	Autorisées et émises	1992	1991
		\$	\$
Obligations rachetables par anticipation			
Taux des acceptations bancaires plus 0,50 %	36 000		4 500
Obligations à fonds d'amortissement			
8 %	2 500		250
12,75 %	20 000		20 000
Obligations, 33 000 000 \$			
10 %, échéant le 19 novembre 1996, à fonds d'amortissement	9 322	9 322	9 322
Obligations, 31 000 000 \$			
10,50 %	2 284		2 284
10,50 %, échéant le 2 mars 1993	2 535	2 535	2 535
10,50 %, échéant le 2 mars 1994	13 255	13 255	13 255
10,75 %, échéant le 2 mars 1999	9 014	9 014	9 014
Obligations, 30 000 000 \$			
12,00 %	1 914		1 914
11,75 %, échéant le 17 juillet 1993	2 144	2 144	2 144
11,75 %, échéant le 17 juillet 1994	2 402	2 402	2 402
11,75 %, échéant le 17 juillet 1995	2 690	2 690	2 690
11,50 %, échéant le 17 juillet 2000	19 140	19 140	19 140
Obligations, 39 500 000 \$			
11,00 %	2 571		2 571
11,00 %, échéant le 14 décembre 1993	2 867	2 867	2 867
11,25 %, échéant le 14 décembre 1994	3 196	3 196	3 196
11,25 %, échéant le 14 décembre 1995	11 969	11 969	11 969
11,50 %, échéant le 14 décembre 2000	16 591	16 591	16 591
Obligations, 48 000 000 \$			
7,50 %	1 847		1 847
8,00 %, échéant le 5 décembre 1993	2 009	2 009	2 009
8,25 %, échéant le 5 décembre 1994	2 184	2 184	2 184
8,50 %, échéant le 5 décembre 1995	2 376	2 376	2 376
8,75 %, échéant le 5 décembre 1996 ^(a)	16 958	16 958	16 958
9,50 %, échéant le 5 décembre 2001, à fonds d'amortissement	22 626	22 626	22 626
Obligations, 70 000 000 \$			
4,75 %, échéant le 30 septembre 1993	6 300	6 300	
5,25 %, échéant le 30 septembre 1994	6 300	6 300	
6,00 %, échéant le 30 septembre 1995	6 300	6 300	
6,50 %, échéant le 30 septembre 1996	6 300	6 300	
6,75 %, échéant le 30 septembre 1997	6 300	6 300	
7,25 %, échéant le 30 septembre 1998	6 300	6 300	
7,50 %, échéant le 30 septembre 1999	6 300	6 300	
7,75 %, échéant le 30 septembre 2000	6 300	6 300	
8,00 %, échéant le 30 septembre 2001	6 300	6 300	
8,00 %, échéant le 30 septembre 2002	6 300	6 300	
8,75 %, échéant le 30 septembre 2007	7 000	7 000	
Billets à terme, 8 500 000 \$			
12,00 %	2 821		2 821
12,00 %, échéant le 5 avril 1993	3 160	3 160	3 160
Billets à terme, 8 500 000 \$			
9,25 %	2 575		2 575
9,50 %, échéant le 27 mars 1993	2 825	2 825	2 825
9,50 %, échéant le 27 mars 1994	3 100	3 100	3 100
Autre obligation, 12,46 %, remboursable en janvier 1993		118	513
Total des obligations et billets à terme		220 481	189 638

(a) De cette somme, un montant de 14 374 000 \$ représente une dette avec un fonds d'amortissement correspondant.

ANALYSE DES PROJETS EN COURS

(en milliers de dollars)

		FINANCEMENT PERMANENT				
Règlement numéro	Description	Montant autorisé	Solde au 1992-01-01	Financement de l'exercice	Projets fermés	Solde au 1992-12-31
		\$	\$	\$	\$	\$
15	Équipement de sécurité dans le métro	6 500	6 500			6 500
23	Construction du Centre de transport Saint-Laurent	18 000	14 085			14 085
CA-6	Travaux de rénovation à la ligne de métro Berri-Longueuil	3 900	2 885			2 885
CA-7	Divers travaux à des installations fixes	11 631	10 050			10 050
CA-8	Nouveau système informatique pour la paie	2 584	2 186	398		2 584
CA-9	Nouveau système comptable et budgétaire	1 846	1 846			1 846
CA-13	Construction du centre d'attachement électromécanique Jean-Talon	4 500				
CA-14	Édifice pour les opérations de la Caisse	7 200				
CA-16	Diverses dépenses en immobilisations - 1987	7 070	3 499			3 499
CA-17	Modifications d'autobus urbains	7 895	2 740			2 740
CA-18	Achat de véhicules de service	1 100	1 025			1 025
CA-19	Trains et parc de rechange - ligne Montréal/Rigaud	32 000	31 955			31 955
CA-22	Achat de 138 autobus urbains	34 600	34 600			34 600
CA-23	Travaux de rénovation à 60 terminus d'autobus	6 700	100			100
CA-24	Remplacement de vérins hydrauliques à différents endroits	4 000	2 325			2 325
CA-25	Travaux pour la voie réservée Pie-IX	6 900	4 500			4 500
CA-26	Diverses dépenses en immobilisations - 1989	1 718	560			560
CA-27	Construction du Centre de transport LaSalle	28 000	9 000			9 000
CA-28	Système radiocommunication de surface	6 100				
CA-30	Achat de 9 wagons plates-formes pour le métro	2 300				
CA-31	Rénovation de voitures de métro	65 400	4 225			4 225
CA-32	Systèmes de saisie du temps pour chauffeurs et opérateurs	820	820			820
CA-33	Modifications au système d'assignation des chauffeurs et opérateurs	600	500			500
CA-35	Achat et installation de caméras de surveillance dans le métro	720	280			280
CA-36	Diverses dépenses en immobilisations - 1990	8 000	575			575
CA-37	Laveurs d'autobus au Centre de transport Anjou	550				
CA-39	Achat de 200 autobus urbains	56 700	22 650			22 650
CA-40	Travaux et équipement au garage Saint-Michel	6 150	1 365			1 365
CA-42	Achat de roues de sécurité pour le métro	300		300		300
CA-44	Travaux pour la voie réservée avenue du Parc	3 000				
CA-47	Achat de 58 voitures de trains de banlieue	133 500		70 000		70 000
CA-48	Divers travaux pour faciliter la conduite à un agent sur la ligne Honoré-Beaugrand / Angrignon	685				
		470 969	158 271	70 698		228 969
	Immobilisations provenant des affectations	17 737		17 737	(4 766)	12 971
		488 706	158 271	88 435	(4 766)	241 940

SURFINANCEMENT

DÉPENSES (SOUS-FINANCEMENT)

Solde au 1992-01-01	Dépenses de l'exercice	Projets fermés	Solde a 1992-12-31	\$
\$	\$	\$	\$	\$
6 211			6 211	289
14 096			14 096	(11)
2 818			2 818	67
9 972	273		10 245	(195)
2 186	257		2 443	141
1 846			1 846	
76	5		81	(81)
3 485			3 485	14
2 657	704		3 361	(621)
517	204		721	304
31 996			31 996	(41)
34 599			34 599	1
518	3 856		4 374	(4 274)
2 384	721		3 105	(780)
4 544	(3)		4 541	(41)
492	139		631	(71)
9 527	(132)		9 395	(395)
	59		59	(59)
4 074	20 438		24 512	(20 287)
820			820	
498	38		536	(36)
432	205		637	(357)
506	1 919		2 425	(1 850)
	411		411	(411)
24 311	22 350		46 661	(24 011)
1 243	3 002		4 245	(2 880)
				300
	430		430	(430)
	48 595		48 595	21 405
	1		1	(1)
159 808	103 472		263 280	(34 311)
	4 766	(4 766)		12 971
159 808	108 238	(4 766)	263 280	(21 340)



**Imprimé au Canada
Dépôt légal
Bibliothèque nationale
3^e trimestre 1993
STCUM 280593-313002**

This report is available in english