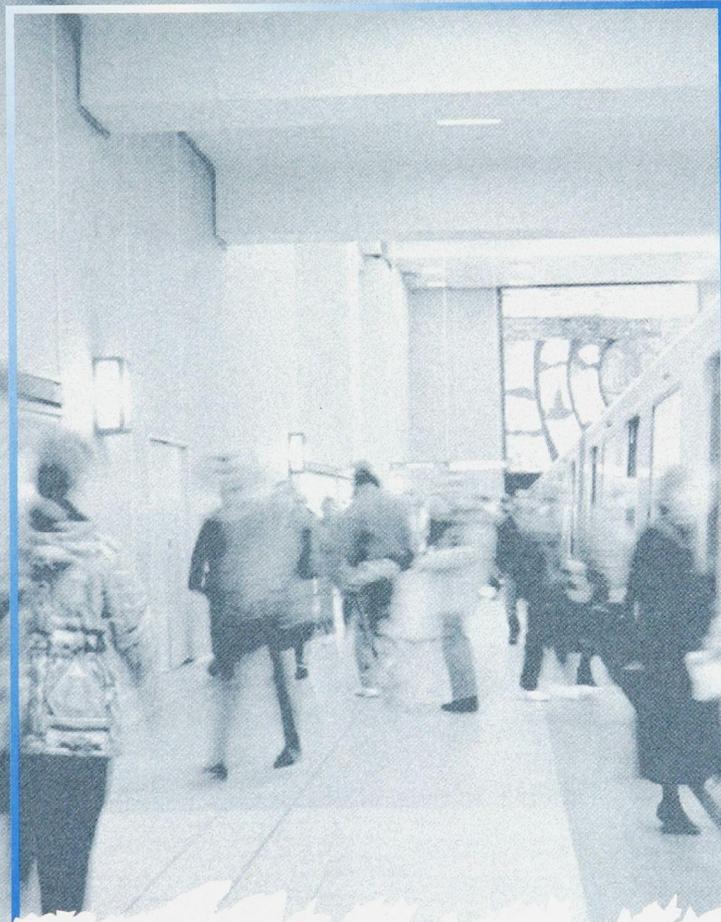


LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA
COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL



rapport annuel 1 9 9 7



TABLE DES MATIÈRES

Message du président du Conseil d'administration et du directeur général	1
Survol de l'activité en 1997	3
Des résultats mesurables	8
La revue de l'année	
Travailler ensemble à devenir plus performant	11
Des ententes historiques	13
S'ajuster aux besoins de la clientèle	14
Maintenir le patrimoine en bon état	17
Vente et perception : des améliorations tangibles	19
Sécurité d'abord	20
Se rapprocher des gens	21
Le Conseil d'administration	23
Le Comité de vérification	24
États financiers au 31 décembre 1997	25

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La STCUM évolue dans un contexte de plus en plus complexe et subit des pressions de plus en plus fortes tant au plan financier qu'au plan de la qualité du service. Pour relever les défis qui se présentent et accroître sa performance, l'équipe de direction s'est engagée en 1997 à revoir les structures de façon à les rendre plus efficaces, moins coûteuses, dédiées à l'amélioration du service à la clientèle et compatibles avec la gestion en concertation et le travail en équipe. Elle a donc procédé à une révision en profondeur de sa structure administrative qui reflète maintenant une diminution de quelque 250 postes, dont une vingtaine de postes de direction. Ce rigoureux exercice de réorganisation a été mené dans le respect des ententes conclues avec les syndicats et grâce à l'appui des employés et des membres du Conseil d'administration.

Parallèlement à cette réorganisation et pour faire face aux compressions découlant de la Réforme Trudel, la direction a mis en place un Comité stratégique ayant comme mandat d'identifier des pistes d'économies récurrentes pour boucler le budget 1998. Son travail s'est traduit par une diminution de dépenses de quelque 7,7 M \$. Ces efforts, conjugués à une augmentation des revenus voyageurs, ont donné des résultats fort encourageants. En effet, les États financiers 1997 reflètent un excédent des revenus sur les dépenses de 21,3 M \$, soit 9,3 M \$ de plus que ce que le Budget 1998 anticipait. Cette performance financière s'explique en partie par les mesures de rationalisation qui ont été prises et qui ont porté fruit plus rapidement que prévu; elle témoigne donc de l'engagement de la direction à gérer plus efficacement les fonds publics.

Le Conseil d'administration, appuyé par la direction et l'ensemble du personnel de la Société, a encouragé la mise en œuvre de plusieurs projets, dont le plus important demeure RÉNO-MÉTRO. En effet, grâce à la contribution financière du gouvernement du Québec et de l'Agence métropolitaine de transport, la STCUM a entrepris un vaste programme de rénovation des stations de métro et de remplacement des escaliers mécaniques Westinghouse de première génération évalué à près de 100 M \$. Par la mise en place de ces chantiers de construction, elle a permis la création d'environ 500 emplois, contribuant ainsi à relancer l'économie québécoise.

La mise en service des autobus à plancher surbaissé figure aussi parmi les projets majeurs de l'entreprise. Implantés dans un contexte particulier, ces autobus ont été l'objet de plusieurs évaluations en cours d'année. Riches des commentaires de la clientèle, nous leur avons apporté des modifications et les sondages ont démontré que chaque fois que nous procédions à un changement, la satisfaction s'accroissait. Comme il semble qu'on ait mis au moins huit ans à s'habituer à ce type de véhicule en Europe, et compte tenu de toutes les améliorations que nous nous apprêtons à faire à cet autobus, nous sommes confiants que nous parviendrons à changer la perception négative qu'entretiennent les usagers à son égard.

Nous ne pouvons passer sous silence également les difficultés d'introduction que nous avons rencontrées avec la mise en place d'Interligne, notre nouveau système de gestion des horaires d'autobus qui génère des économies annuelles récurrentes de 6 M \$. Développé à partir du principe d'affluence, Interligne planifie les déplacements en fonction de la demande. En réalité, la fréquence en sens contraire de l'affluence ayant été modifiée, la clientèle a forcément été appelée à changer ses habitudes de déplacement, ce qui a pu lui occasionner certains désagréments. Bien que des correctifs importants aient été apportés pour améliorer la situation, ce changement a suscité un nombre important de plaintes de la clientèle en 1997. C'est pourquoi une partie des économies réalisés en 1997 sera allouée, en 1998, à l'ajout d'heures de service dans les secteurs qui ont été les plus touchés.

Malgré ces difficultés, nous ne pouvons que nous réjouir de l'augmentation de 0,7 % de l'achalandage que nous avons connue en 1997, soit 2,3 millions de déplacements de plus qu'en 1996.

Les résultats obtenus ont sans doute été favorisés par des relations de travail harmonieuses, puisque nous avons signé en début d'année des ententes avec quatre de nos principaux syndicats dont les conventions étaient échues. Ces ententes comportent un engagement mutuel en vue d'améliorer le niveau de qualité du service à la clientèle, une première en Amérique du Nord.

Permettez-nous enfin de remercier les membres du Conseil d'administration, l'ensemble du personnel de la STCUM et nos partenaires syndicaux des efforts consentis et des résultats obtenus dans un contexte de grands changements, d'ajustements et de consolidation de nos actifs. Nous sommes persuadés que ces efforts collectifs permettront de bâtir la nouvelle STCUM : une entreprise complètement transformée et résolument centrée sur le service à la clientèle; une entreprise que nous souhaitons voir appréciée pour ses services, sa rigueur et sa transparence.



YVES RYAN

Président du Conseil d'administration
Maire de la Ville de Montréal-Nord

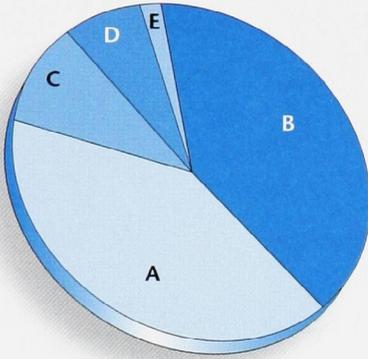


JACQUES FORTIN

Directeur général

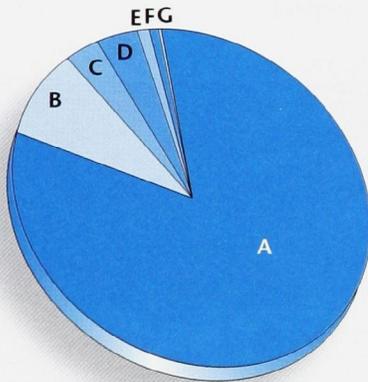
SURVOL DE L'ACTIVITÉ EN 1997

Revenus (en milliers de dollars)



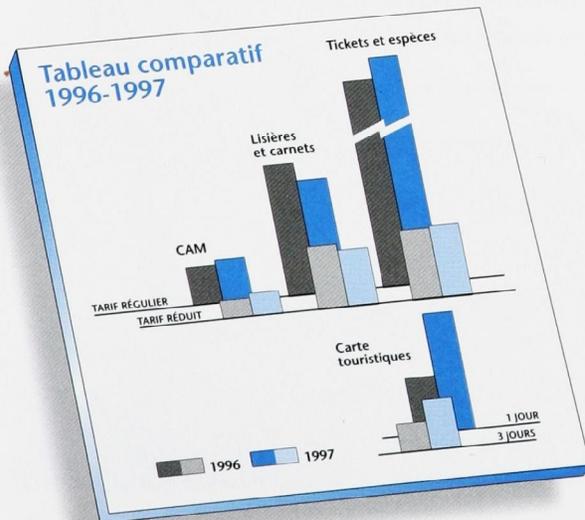
A. Contribution des municipalités du territoire de la CUM	269 600
B. Voyageurs	271 512
C. Contributions diverses	71 429
D. Subventions du gouvernement du Québec	51 845
E. Autres revenus	11 909

Dépenses (en milliers de dollars)



A. Autobus et métro	540 852
B. Service de la dette et du financement	61 654
C. Transport adapté	20 693
D. Fonds d'amortissement	25 609
E. Maintien des actifs	8 411
F. Fonds des dépenses en immobilisations	4 640
G. Dépenses imprévues	1 632

Ventes de titres de transport



	tarif régulier	tarif réduit
CAM	2,7 millions	1,1 million
Lisiers de 6 tickets et carnets	6,8 millions	2,3 millions
Tickets unitaires ou paiements en espèces	24,5 millions	2,9 millions

	1 jour	3 jours
Cartes touristiques	78,000	32,800

Grille tarifaire 1997

	<i>tarif régulier</i>	<i>tarif réduit</i>
Carte métropolitaine	73,00 \$	40,00 \$
CAM	45,00 \$	19,00 \$
Lisière de 6 tickets*	8,00 \$	4,00 \$
Ticket	1,33 \$	0,66 \$
<hr/>		
	<i>1 jour</i>	<i>3 jours</i>
Carte touristique	5,00 \$	12,00 \$

* Un carnet de 12 tickets à 16 \$ au tarif régulier et à 8 \$ au tarif réduit avait été introduit au mois de mars et a été retiré au mois de septembre à la suite des commentaires de la clientèle.

Malgré une légère augmentation en 1997, les tarifs de la STCUM se situent encore parmi les plus bas en Amérique du Nord.

Achalandage annuel STCUM

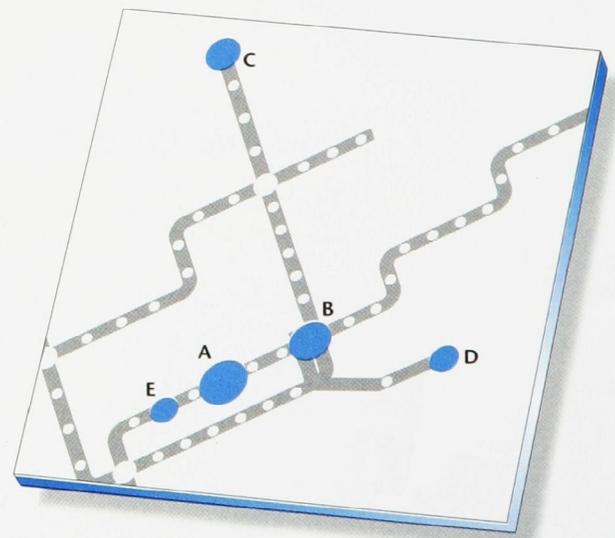
L'achalandage est passé au cours de 1997 de **336,5 à 338,8 millions** de déplacements, pour une augmentation de **0,7 %**, soit 2,3 millions de voyageurs de plus.

Cette légère hausse de l'achalandage peut entre autres s'expliquer par l'augmentation de 0,4 % du nombre de résidents ayant un emploi sur l'île de Montréal. Ce facteur se combine au fait que l'augmentation des tarifs est demeurée en-deçà du niveau d'inflation.

Les stations de métro les plus achalandées

(nombre d'entrées)

A. McGill	11 200 831
B. Berri-UQAM	9 727 690
C. Henri-Bourassa	8 171 941
D. Longueuil	6 733 089
E. Guy-Concordia	6 425 405



La journée la plus achalandée dans le métro

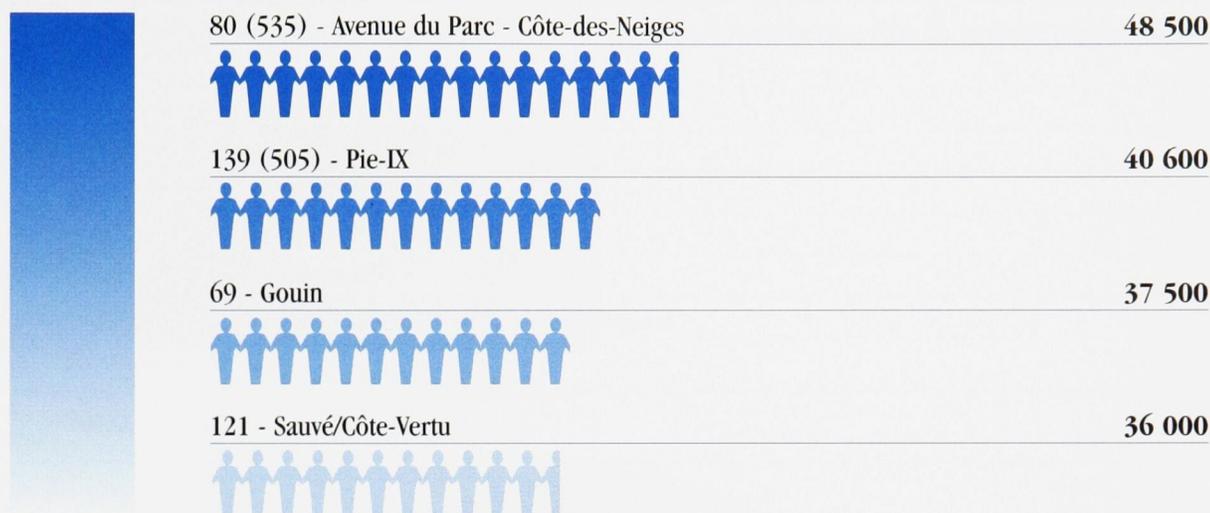
Le vendredi 14 février 1997

755 509 entrées

La semaine la plus achalandée fut celle du 2 au 8 février avec **4 264 489 entrées**.

Les lignes d'autobus les plus populaires

(achalandage quotidien moyen en semaine)



Telbus

8 655 807 appels enregistrés à notre système automatisé d'horaires TELBUS (20 634 appels/jour en moyenne), soit un million de plus qu'en 1996.

A-U-T-O-B-U-S

2 897 318 appels téléphoniques traités au Centre de renseignements A-U-T-O-B-U-S (288-6287), soit un million de plus qu'en 1996, grâce à l'introduction d'un nouveau standard électronique.

Site Web

Depuis son lancement en avril 1997, le site Web de la STCUM attire en moyenne près de **4 000 visiteurs** par semaine.

Objets trouvés

19 698 objets trouvés dans le réseau autobus-métro dont 3 468 (**17,6 %**) récupérés par la clientèle.

«Il devrait y avoir des prix Orange décernés à des employés modèles au sein de vos services. Les personnes qui ont retrouvé le sac de ma fille mériteraient un panier complet.»

Madame Diane Gladu Provençal, Sorel

Commentaires et plaintes

16 091 commentaires écrits et téléphoniques reçus par l'équipe des relations avec la clientèle, soit une augmentation de 4 % par rapport à 1996.

Combinés aux sondages sur les attentes et la satisfaction de la clientèle, les commentaires permettent d'obtenir un portrait détaillé de la qualité du service livré et indiquent les orientations commerciales futures.

Véhicules et réseau

La flotte de véhicules

1 550 autobus
759 voitures de métro
79 minibus de transport adapté
7 minibus urbains

Le réseau

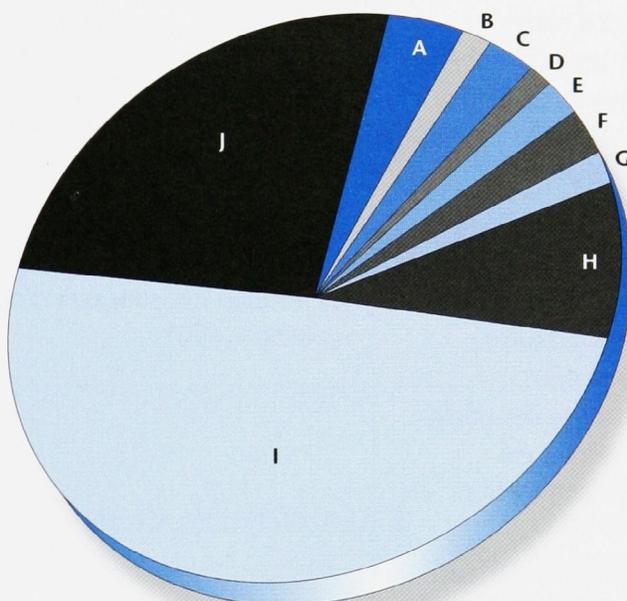
151 lignes d'autobus (20 en service de nuit)
11 voies réservées aux autobus sur 44 km
4 lignes de métro desservant 65 stations

Les kilomètres parcourus (en millions de km)

	1995	1996	1997	Écart
Autobus	77,3	73,7	72,9	-0,01 %
Métro	64,2	59,9	57,5	-0,04 %
Minibus	3,1	2,9	3,2	0,10 %

L'effectif (au 31 décembre 1997)

A. Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	314
B. Contremaîtres	125
C. Gestionnaires	191
D. Professionnels et employés de bureau non syndiqués	110
E. Professionnels syndiqués	167
F. Commis divisionnaires	196
G. Agents de surveillance	142
H. Employés de bureau syndiqués	651
I. Chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes	3 611
J. Employés d'entretien	1 800
Total	7 307



Représentation des femmes

944 femmes, soit **13 %** de l'effectif régulier, dont 519 chauffeuses d'autobus, opératrices de métro et changeuses, 20 agentes de surveillance et 36 employées d'entretien.

Représentation des minorités visibles et ethniques

506 employés sont issus de minorités visibles et ethniques, soit **7 %** de l'effectif régulier.

DES RÉSULTATS MESURABLES

Le Plan d'entreprise 1997-1999 a identifié entre autres priorités la réduction et la gestion des interruptions de service dans le métro, de même que la ponctualité des autobus en vue d'améliorer la qualité et la valeur des services.

Objectif : fiabilité du métro

Certaines mesures, conjuguées à d'autres initiatives, ont permis d'obtenir une réduction de 9,2 % du nombre d'interruptions de service de plus de cinq minutes ainsi qu'une diminution de 19,4 % de leur durée. (Graphique A)

En 1997, des actions et des projets ont été mis de l'avant afin de diminuer l'impact des interruptions de service en réduisant leur nombre, les délais encourus et leur étendue. Dans le souci de réduire le nombre de pannes, un mécanisme empêchant le blocage des portes des voitures de métro par le gravier a été développé à peu de frais par des employés, permettant ainsi de diminuer de 75 % les interruptions de service associées à ce type de problème. Une révision des modes d'interventions lors de pannes a amené la modification d'une des consignes d'intervention en cas d'incendie dans le métro, permettant une réduction d'environ 300 minutes des délais associés à ce type de panne.

Enfin, la diminution d'arrêts de service en raison des portes retenues a eu une incidence notable sur l'amélioration de la fiabilité du métro.

De façon significative, le nombre de plaintes de la clientèle concernant la fiabilité et le service a diminué de près de 20 % en 1997.

Objectif : ponctualité des autobus

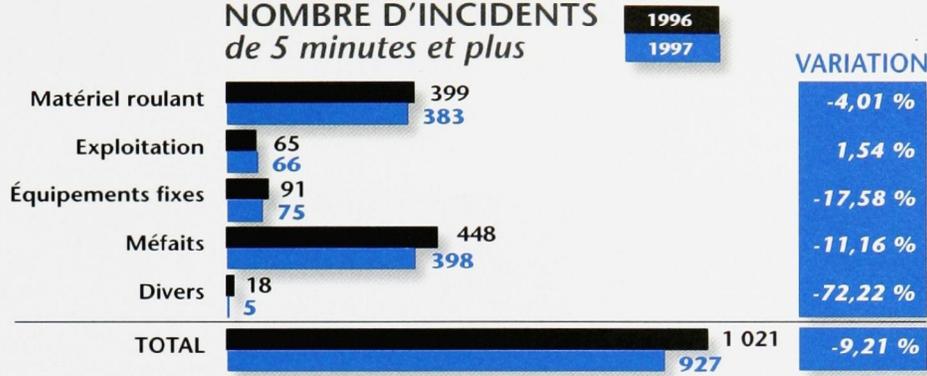
En 1997, des efforts ont été consacrés au développement d'outils et d'indicateurs permettant d'effectuer un suivi de la ponctualité. C'est ainsi que SCAD (Système de collecte automatique de données) permet désormais d'évaluer la ponctualité au départ de points de repère prédéterminés sur chaque ligne d'autobus.

Le graphique B illustre la stabilité de l'indice de ponctualité qui est passé de 79,2 % à 78,6 %, en comparant le dernier trimestre de 1996 avec celui de 1997.

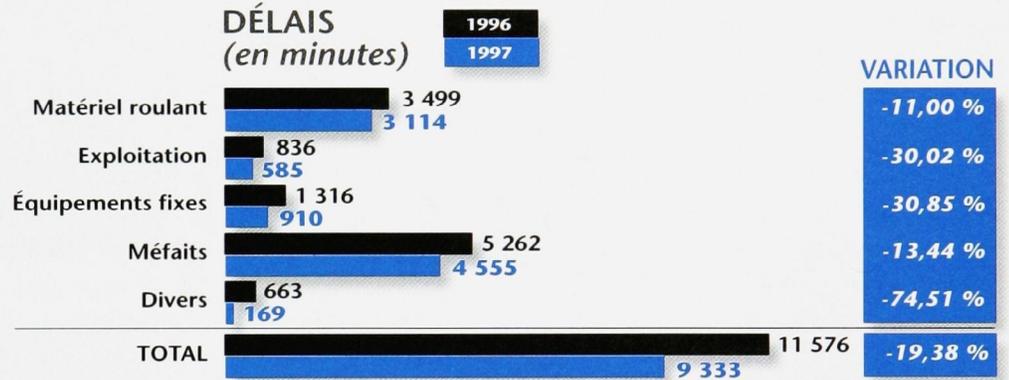
Le niveau de satisfaction de la clientèle vis-à-vis de la ponctualité est resté stable, à 65 %, selon les résultats des sondages d'octobre 1996 et de septembre 1997.

A

NOMBRE D'INCIDENTS de 5 minutes et plus

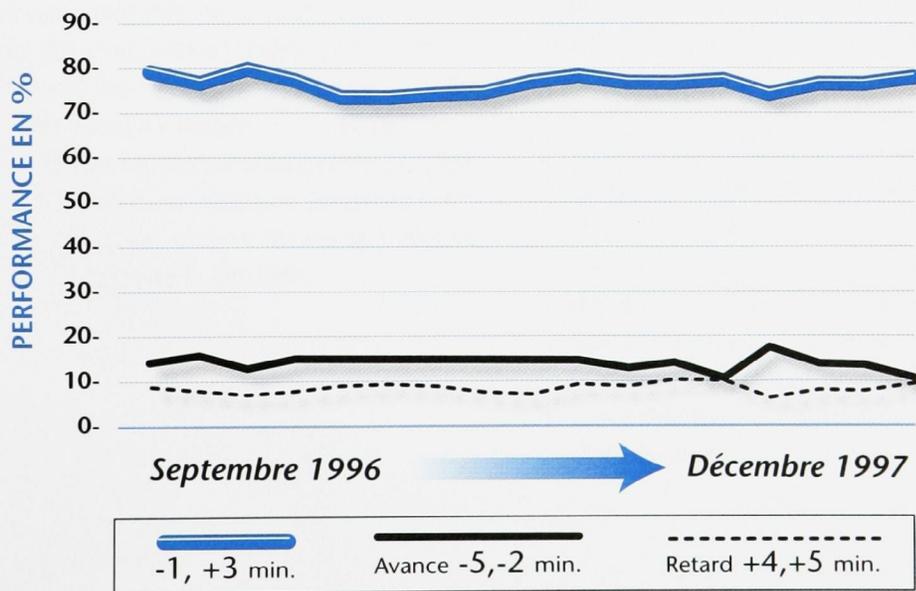


DÉLAIS (en minutes)



VARIATION

ÉVOLUTION DE LA PONCTUALITÉ



B

LA REVUE DE L'ANNÉE



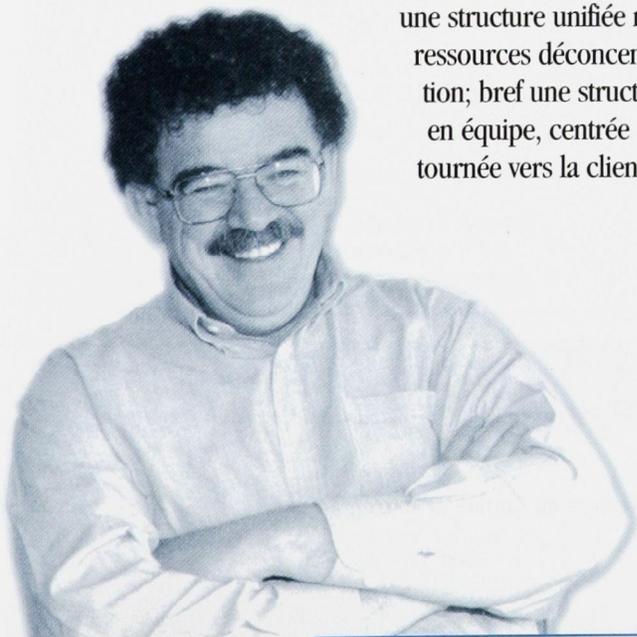
TRAVAILLER ENSEMBLE À DEVENIR PLUS PERFORMANT

«Pas un groupe ou un service dans l'entreprise, et encore moins un individu, ne peut prétendre pouvoir relever seul le défi qui se présente à nous. C'est collectivement, solidairement que nous pourrons y arriver.»

Jacques Fortin, directeur général, août 1997

Revoir les structures de façon à les rendre plus efficaces, moins coûteuses, dédiées à l'amélioration du service à la clientèle et compatibles avec la gestion en concertation et le travail d'équipe, tel a été le mandat sur lequel l'équipe de direction a travaillé au cours de l'année 1997.

Grâce à la collaboration de plus de 1 000 employés qui ont été associés d'une façon ou d'une autre au processus, l'équipe de direction est parvenue à élaborer une structure qui facilite la cohérence, le décloisonnement, l'efficacité et la performance. Une structure allégée, puisqu'elle est passée de 50 unités administratives à 28, reflétant une diminution de quelque 250 postes; une structure complètement transformée puisque la plupart des secteurs ont subi des modifications majeures et que la majorité des directeurs ont changé de poste; une structure unifiée mais avec plus de ressources déconcentrées dans l'exploitation; bref une structure favorisant le travail en équipe, centrée sur ses opérations et tournée vers la clientèle.



De manière plus spécifique, les changements apportés par la nouvelle structure permettront :

- d'axer davantage les efforts collectifs sur les opérations et le service à la clientèle;
- d'être plus cohérent et de simplifier les modes de fonctionnement;
- d'alléger et de décloisonner en fusionnant les services de soutien à l'exploitation au sein d'une même direction;
- de diminuer les coûts des services de soutien en augmentant l'efficacité et en éliminant les doublons;
- de faciliter le travail en équipe et de favoriser l'implication des employés en rendant les directions interdépendantes et en implantant un style de gestion axé sur le travail d'équipe.

L'équipe de direction, partageant une même vision, s'est engagée à faire de la STCUM une entreprise appréciée pour ses services, sa rigueur et sa transparence; une entreprise où le travail en équipe passe avant l'exercice des pouvoirs individuels ou des petits groupes, une entreprise qui respecte ses clients et où les personnes se sentent respectées; une entreprise à laquelle tous les employés se sentent fiers d'appartenir.

Un train de mesures

En marge de l'exercice de révision des structures, des gestes concrets ont été posés en vue de réduire les dépenses : gel des dépenses en développement informatique et création d'un comité stratégique, visant à identifier des pistes d'économie pour équilibrer le budget 1998.

Ces pistes d'économie ont été accompagnées de décisions quant aux modes de fonctionnement et aux façons de faire. Le processus d'approvisionnement a fait l'objet d'une révision majeure. La stratégie de regroupement d'achats et le démarrage d'appels d'offres globalisés pour certaines gammes de produits ont permis d'atteindre plus de 90 % des économies prévues.

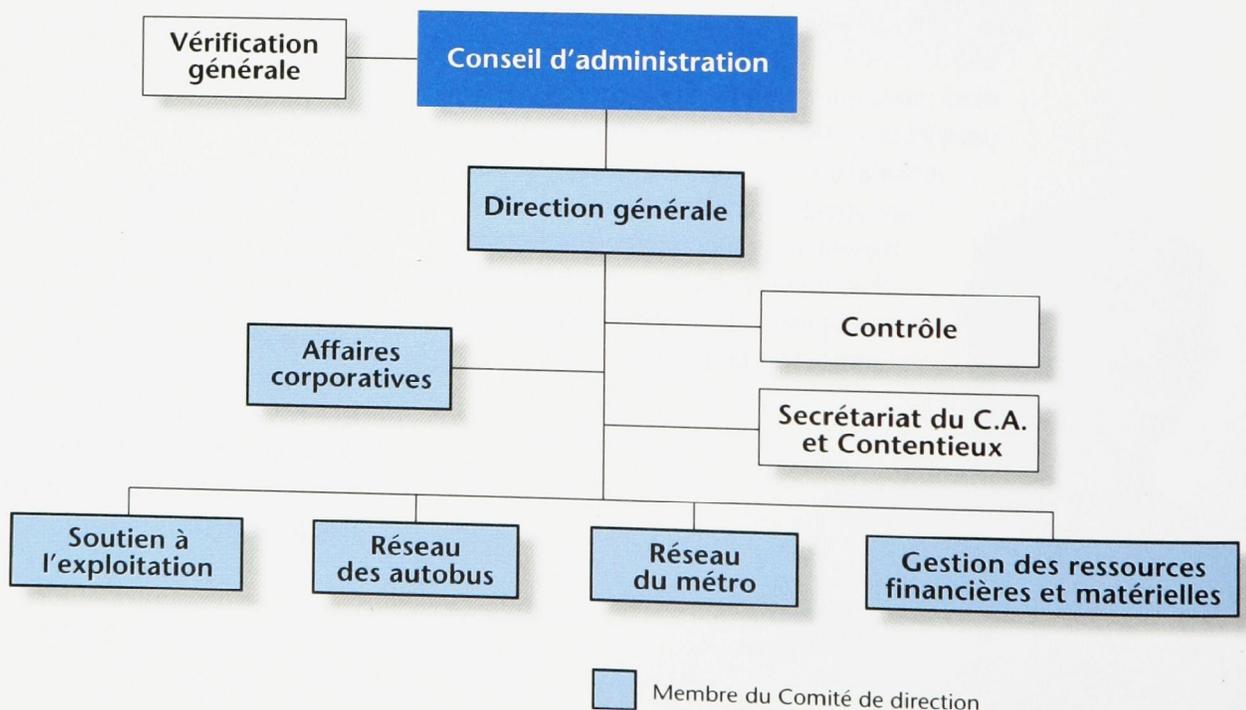
Une révision en profondeur de la fonction informatique a été effectuée, comprenant un bilan de la situation des systèmes informatiques et des technologies de l'information, de même que l'évaluation des besoins et des investissements requis.

Au total, l'exercice de rationalisation s'est traduit par des coupures de 133 postes en 1997, auxquelles s'ajoutent 250 postes identifiés pour 1998, de même que par la réduction de 27 941 heures supplémentaires.

La vérification générale repositionnée

En parallèle, le rôle de la vérification générale a été revu de telle sorte que le vérificateur général relève désormais du président du Conseil d'administration et non plus du directeur général. Cette révision était nécessaire pour répondre aux besoins spécifiques de la Société, qui se doit d'être transparente, rigoureuse et non moins moderne dans la gestion des fonds publics. Le vérificateur général est le responsable exclusif des activités de vérification, d'optimisation des ressources, de vérification de programmes et a la compétence en matière de vérification financière et de conformité.

La nouvelle structure de la STCUM



DES ENTENTES HISTORIQUES

La série de réformes effectuées dans l'entreprise ont été rendues possibles par un contexte favorable, lié aux ententes d'une durée de trois ans conclues en début d'année avec quatre des principaux syndicats dont les conventions étaient échues : chauffeurs, opérateurs et autres employés de services connexes (SCFP), employés d'entretien (CSN), commis divisionnaires et préposés aux boîtes (SCFP), employés de bureau, techniciens et professionnels (SCFP).

Chacune des ententes se distingue par une plus grande souplesse dans l'organisation du travail et comporte un engagement sur la volonté des parties à améliorer la qualité du service à la clientèle.

Les augmentations de salaire consenties en 1997 n'ont pas nécessité l'injection d'argent neuf et leur financement a été rendu possible par des concessions accordées par les syndicats dans l'organisation du travail. Les ententes réalisées rapidement après l'échéance des conventions collectives, soit de un à quatre mois, constituaient une première dans les annales de la STCUM.



S'AJUSTER AUX BESOINS DE LA CLIENTÈLE

L'introduction des autobus à plancher surbaissé

L'arrivée massive des autobus à plancher surbaissé, soit 273 véhicules en service à la fin de 1997, a fait couler beaucoup d'encre et suscité de nombreux commentaires. En fait, l'introduction de cette nouvelle génération de véhicules a fait l'objet d'un nombre sans précédent de commentaires de la clientèle. Même s'il ne faut pas s'en étonner, puisqu'il s'agit d'un nouveau véhicule à roder, les plaintes de la clientèle ont été prises très au sérieux afin qu'il réponde davantage à ses attentes.

Les principaux irritants couvrent une variété d'aspects. La circulation à l'intérieur du véhicule étant l'aspect le moins apprécié de la clientèle. L'impression de capacité moindre, l'étroitesse de l'allée, l'espace réduit et la sensation d'entassement représentent un grand pourcentage du nombre de plaintes reçues. Tout au long de l'année, plusieurs études ont été réalisées afin de trouver des solutions à ces lacunes, de même qu'aux problèmes techniques, comme les freinages brusques. Des personnes en fauteuil roulant ont aussi été invitées à venir faire l'essai des nouveaux véhicules afin de nous exprimer leurs commentaires et attentes face à ce nouveau service. Leurs remarques se sont avérées fort précieuses et ont mené à un certain nombre d'ajustements qui se sont ajoutés à ceux déjà réclamés par la clientèle régulière.

Des groupes de discussion avec la clientèle et avec des employés, des études quantitatives auprès des clients, et une série d'observations à bord des autobus ont conduit à la réalisation de quatre nouveaux aménagements.

Ces derniers ont été testés auprès d'un échantillon représentatif de la clientèle, en faisant varier le nombre de places assises afin de faciliter la circulation. Le modèle de 31 places assises, avec une plate-forme à l'arrière, s'est démarqué. En 1998, des évaluations plus poussées permettront de s'assurer que ce modèle puisse satisfaire la vaste majorité des attentes de la clientèle.

Un autre aspect de la mise en service des autobus à plancher surbaissé est celui de la conception et de la fabrication de nouveaux outils d'entretien tels que chariot de transport, manipulateur, table élévatrice, extracteur, passerelle, etc.

Plusieurs employés ont été mis à contribution depuis la conception des prototypes jusqu'à la production en série de ces outils. Les appareils nouvellement construits devraient répondre aux normes en matière de santé et de sécurité tout en fournissant une plus grande automatisation des opérations dans les ateliers.



Interligne : une nouvelle façon de concevoir les horaires d'autobus

Interligne, un nouveau système de gestion des horaires d'autobus, a été introduit en juin. Développé à partir du principe d'affluence, Interligne permet de planifier les déplacements en fonction de la demande de la clientèle.

Selon ce nouveau mode de planification des horaires, le chauffeur travaille sur deux ou trois lignes en moyenne dans un secteur de la ville plutôt que sur une seule ligne. Cette mesure permet une gestion plus productive du réseau et génère des économies annuelles récurrentes de 6 M \$.

Semblable aux systèmes en vigueur à Seattle, Calgary et Québec, Interligne permet de plus de respecter les normes de charge adoptées par le Conseil d'administration de la STCUM.

Pendant les premiers mois d'implantation, des ajustements d'horaires ont dû être effectués à la suite de commentaires et de suggestions reçus de la part de la clientèle.

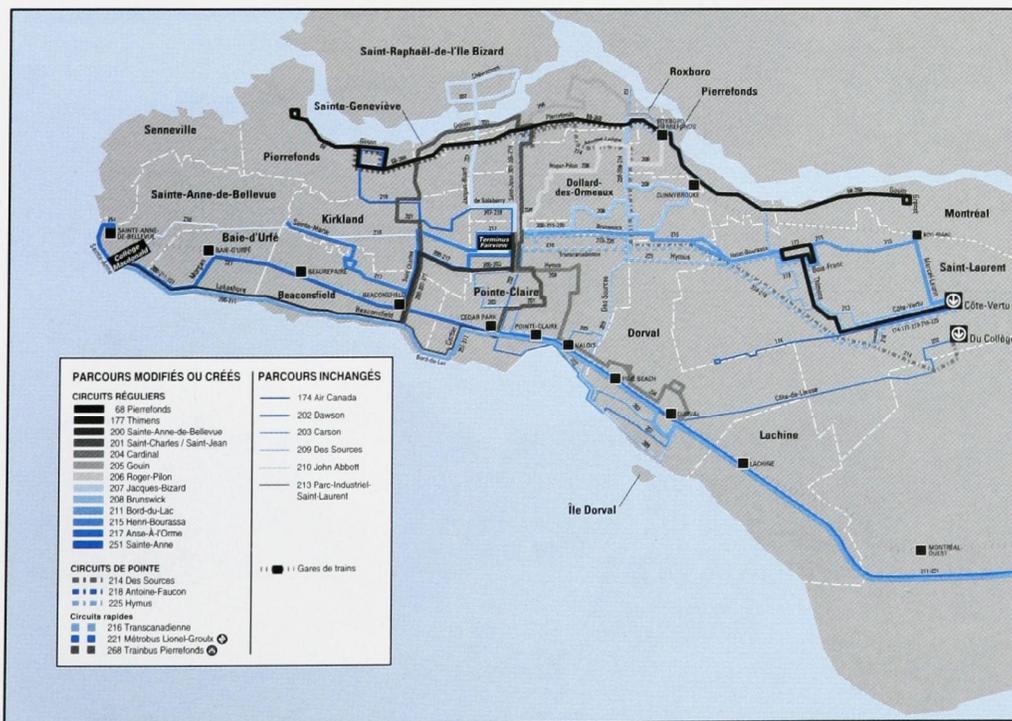
C'est le souci de s'adapter aux besoins des clients qui a guidé les employés de la STCUM dans la recherche de solutions satisfaisantes pour tous. Celles-ci ont entre autres consisté en l'ajout d'heures de service dans certains secteurs. La rentrée de septembre a aussi permis d'ajuster l'intervalle des heures de passage là où la demande l'exigeait.

Du nouveau à l'ouest

Les besoins de la clientèle et des élus municipaux ont évolué depuis la dernière révision du réseau d'autobus de l'Ouest de l'île, réalisée en 1986. La STCUM a donc réaménagé la desserte de façon à offrir des liens plus rapides, plus directs et plus efficaces. Au total, huit lignes ont été créées, onze modifiées et deux abolies.

Une enquête effectuée en décembre a permis de mesurer avec plus d'acuité l'atteinte des objectifs. Les résultats de la première phase de l'enquête dénotent un taux de satisfaction nettement amélioré à l'égard du nouveau trajet des lignes 201, 217, 221, 251 et 268. Par contre,

l'entassement et le temps d'attente résultant des réductions de fréquence de passage apportées aux lignes 68, 200, 211 et 218 ont eu des répercussions négatives sur l'opinion de la clientèle. En conséquence, plusieurs ajustements aux horaires ont été apportés, ce qui a eu pour effet de diminuer substantiellement les plaintes des clients.



Une Ligne Interactive au Transport adapté

Soucieux d'améliorer son service téléphonique, le Transport adapté a mis en place une nouvelle Ligne Interactive. Les clients ont désormais accès à une banque d'information automatisée sur une gamme de sujets variés. En composant le 280-7400, ils peuvent s'informer sans délai sur la procédure d'admission, sur les heures d'ouverture, sur la tarification, etc.

Ce service est offert en français et en anglais, 20 heures par jour et ce, 365 jours par année. Grâce à leur code d'accès personnel, les utilisateurs peuvent même modifier leur adresse ou signaler un retard.

Selon les résultats d'un sondage mené auprès de la clientèle, 85 % des utilisateurs considèrent ce nouveau système de réponse utile ou assez utile. Il en va de même de la facilité d'utilisation puisque 86 % des clients le trouvent extrêmement simple ou assez simple.

Le métro ajuste son offre à la demande

En vue de mieux servir la clientèle, les normes de service du métro ont été révisées, afin de diminuer le temps d'attente et l'entassement en période de pointe, alors que l'achalandage est maximal. Cet ajout de service a été compensé par une légère diminution de la fréquence de passage aux heures hors-pointe. Cette révision permet donc d'offrir un service plus régulier en période de pointe et plus de confort pour la clientèle.



RÉNO-MÉTRO, un projet mobilisateur

Le métro de Montréal a eu 31 ans le 14 octobre 1997. Pour contrer les effets du temps, des interventions majeures s'avéraient indispensables pour maintenir en bon état ce patrimoine collectif évalué à plus de 4 milliards de dollars.

Sous l'enseigne de RÉNO-MÉTRO, les travaux couvrent la rénovation des 26 stations du réseau initial, la réfection des tunnels de la ligne 1-verte et le remplacement des escaliers mécaniques Westinghouse de première génération. Les coûts de l'ensemble du programme sont évalués à près de 100 M \$ et sont financés grâce à une importante contribution du gouvernement du Québec et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Mentionnons enfin que la STCUM et la région de Montréal devraient bénéficier des retombées économiques importantes de ce programme. Une étude du Bureau de la Statistique du Québec estime en effet qu'il pourrait générer environ 500 emplois, ce qui représente une masse salariale de 22 M \$.

Minimiser les impacts

Afin de diminuer le plus possible l'impact de ces travaux sur la clientèle, une vaste campagne d'information a été déployée. Les stations sont demeurées ouvertes et les opérations du métro n'ont pas été perturbées.

En 1997, les travaux ont été amorcés dans les stations suivantes : Rosemont, Saint-Laurent, Place-des-Arts, Île-Sainte-Hélène, Longueuil, Crémazie, Henri-Bourrassa et Berri-UQAM. L'édifice abritant le Centre de contrôle du métro a aussi été rénové.



RÉNO-MÉTRO
1997

79 escaliers mécaniques au rancart

La cure de rajeunissement du métro touche également les escaliers mécaniques. En début d'année, la STCUM accordait un contrat de remplacement de 79 escaliers mécaniques Westinghouse de première génération. Ce contrat s'élève à quelque 35 M \$, dont près de 24 M \$ ont été versés par le ministère des Transports du Québec, par le biais de son programme d'aide au transport en commun.

Ces équipements atteindront un âge moyen de 22 ans lors de leur remplacement. Comme il devenait de plus en plus coûteux et difficile de les réparer et qu'ils nécessitaient beaucoup d'entretien, la solution du remplacement s'avérait la plus économique à long terme. Les travaux ont débuté à la station Préfontaine en septembre. Ils se poursuivront jusqu'en 2001.

Poursuite des travaux en tunnel

Amorcés en 1991, les travaux de restauration de la voûte du tunnel se sont poursuivis tout au cours de l'année. Les travaux ont été terminés sur la ligne 4-jaune du métro trois semaines avant l'échéance prévue. D'autres travaux ont également été effectués sur la ligne 1-verte au cours de l'automne. Moins visibles, ces travaux n'en demeurent pas moins essentiels au maintien du patrimoine.



VENTE ET PERCEPTION : DES AMÉLIORATIONS TANGIBLES

Une CAM disponible en tout temps

Finies les ruptures de stock! La clientèle peut désormais se procurer des CAM durant toute la période de vente qui débute à la fin du mois. Une nouvelle façon de procéder assure désormais une plus grande disponibilité de ce titre de transport. Les méthodes de travail entourant le système d'approvisionnement des loges en station ont été revues et une solution s'est avérée efficace dès sa mise en place puisqu'elle permet de disposer de suffisamment de titres en tout temps.

La correspondance, un aller-simple

Le 1^{er} janvier 1997 entraient en vigueur les nouvelles règles d'utilisation de la correspondance. Cette mesure visait à rapporter des revenus supplémentaires de 1,5 M \$, tout en limitant les hausses tarifaires, et à faciliter le travail des employés effectuant la perception.

En vertu des modifications apportées, il n'est plus possible d'effectuer un aller-retour ou d'interrompre son voyage pour ensuite le reprendre sur la même ligne d'autobus. De tels changements ont des impacts majeurs tant auprès de la clientèle que des employés et c'est pourquoi une importante campagne d'information a accompagné leur mise en place.

Resserrement de la perception

Dans cette foulée, la STCUM a initié une campagne rappelant l'importance de payer, tout en valorisant sa clientèle, sous le thème «Payer son passage, un geste bien perçu».

Des interventions ciblées ont été réalisées auprès de différents groupes : écoliers et personnes âgées ont été informés sur les façons d'utiliser la carte d'identité, et les fraudeurs des répercussions de leur geste, au moyen de dépliants stipulant clairement les conséquences du non-paiement du passage.

Une évaluation de l'impact de cette campagne auprès de 8 000 clients a permis de constater que les objectifs ont été bien compris, malgré des moyens relativement modestes.

Par ailleurs, une quinzaine d'agents de surveillance ont procédé à des interventions sur le

réseau de surface, et leur présence à bord a facilité la perception des revenus par les chauffeurs. Sur les 5 635 personnes interpellées, 71 % ont acquitté leur droit de passage, tandis que 21 % ont préféré descendre du véhicule.

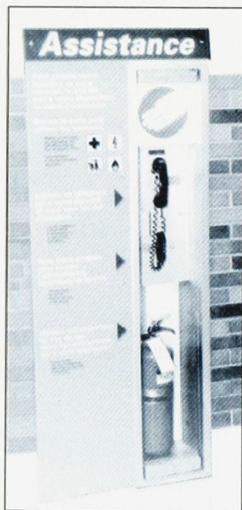


SÉCURITÉ D'ABORD

Une approche humaine

Des clients, interrogés en groupes de discussion, ont souligné la nécessité d'agir pour mieux identifier les équipements de sécurité dans le métro. Le concept a été complètement revu, tant sur les quais qu'à l'intérieur des voitures de métro. Les niches d'urgence sont devenues des Points d'assistance. Une nouvelle signature a été développée pour les identifier et le bleu, plus attirant, a remplacé le rouge. Les explications sont plus faciles à comprendre et surtout... plus invitantes à consulter.

Une fois la nouvelle identification en place, une campagne de sensibilisation a été menée sous le thème «Nous vous donnons la main». Près de 100 000 clients ont reçu un dépliant des mains d'un employé, ce qui constituait une première à la STCUM. Ce type de communication directe par l'entremise des employés est la plus humaine et aussi, la plus efficace qui soit.



Une surveillance accrue

Afin de contribuer à l'amélioration du sentiment de sécurité dans le métro et en surface, une démarche de consultation auprès des agents a été enclenchée en 1997, en parallèle avec un exercice de redéfinition des besoins de surveillance dans le métro.

Par ailleurs, le Service de la surveillance a élaboré une nouvelle vision, s'inspirant des conclusions d'une recherche réalisée auprès d'une vingtaine d'autres villes aux prises avec les mêmes problématiques de sentiment d'insécurité. Cette vision propose une approche misant sur la sectorisation géographique des activités de surveillance, qui a été identifiée comme priorité d'action en 1998.

Audit de l'APTA

Les représentants de l'American Public Transit Association (APTA) ont effectué un audit en juin 1997 afin d'établir le niveau de conformité du Réseau du métro à la norme de maîtrise de la sécurité d'exploitation que cet organisme a élaboré.

Les représentants de l'APTA ont conclu que le Réseau du métro maîtrise plusieurs des éléments essentiels d'un système de gestion de la sécurité d'exploitation.

Le rapport de l'APTA, remis en décembre 1997, contient diverses recommandations d'importance variable et celles-ci seront implantées progressivement puisque la sécurité est une préoccupation constante à la STCUM.

Lors de leur passage en décembre, les représentants de l'APTA ont souligné l'effort déployé par le personnel de la STCUM pour mettre en place un système de maîtrise de sécurité d'exploitation de grande qualité et de grande envergure et ce, dans un délai très court.

Des gérants de station à l'écoute

Début mars 1997, la STCUM lançait un tout nouveau service auprès de la clientèle du métro. Connu sous le nom de Communication-clientèle, ce projet a touché deux gérants responsables de six (6) stations de métro. En identifiant ces gérants et en donnant un numéro de téléphone pour les rejoindre, nous avons offert l'opportunité à notre clientèle d'émettre des commentaires ou des suggestions sur ces stations, ou encore, de féliciter le personnel sur un aspect du service.

Les différentes enquêtes qui ont suivi démontrent que les utilisateurs du système téléphonique, ainsi



que les voyageurs en général, perçoivent bien le projet. En effet, le but recherché n'était pas de recevoir un grand nombre d'appels, mais bien plutôt de se rapprocher de la clientèle et d'être à l'écoute de ses besoins. Les gérants impliqués dressent un bilan positif de cette initiative et ont constaté des changements de comportement de la clientèle à leur égard.

Branché sur la clientèle

Le 17 avril, le site Web de la STCUM était lancé sous le thème «On est sur Internet pour que vous en sortiez». Conçu entièrement par des employés, ce site bilingue regroupe près de 10 000 pages d'information sur l'entreprise et ses services. Il est doté d'un robot calculateur de trajets appelé «Tous Azimuts», qui indique non seulement le temps de parcours mais aussi le temps de marche. À l'aide de l'adresse de départ et de celle d'arrivée, il est possible de connaître le meilleur trajet, le temps de déplacement en fonction du mode de transport souhaité : autobus seulement, autobus-métro ou métro seulement. Environ 600 à 700 personnes consultent le site quotidiennement.

Le site de la STCUM s'est d'ailleurs mérité un *Web d'or* au congrès du Marché international des inforoutes et du multimédia (M.I.M. 1997), dans la catégorie «Institutions publiques - services gouvernementaux».

CAM Extra

Le programme «Ma Cam est extra», accordant des rabais aux détenteurs de la carte mensuelle, s'est poursuivi tout au cours de l'année. La venue de partenaires majeurs tel que McDonald's a grandement contribué à populariser le programme et le nombre de transactions a connu une hausse vertigineuse. Alors qu'à l'automne 1996 on enregistrait entre 8 000 et 10 000 transactions en moyenne chaque mois chez les partenaires participants, ce nombre atteignait 148 000 un an plus tard.

Maillage dans le milieu

Du 15 au 19 novembre, la STCUM a été l'hôte d'un congrès technique et éducatif de l'ACTU (Association canadienne du transport urbain) ayant pour thème «Obsession client». Près de trois cents personnes en provenance du Canada ont eu l'occasion de partager leurs diverses expériences en la matière et d'échanger sur leurs façons de faire. Plusieurs visites des différents réseaux ont également été organisées en plus de celles chez certains fournisseurs. Une vaste exposition de produits de transport en commun s'est également tenue au Palais des congrès.

Vingt ans plus tard

Le 26 septembre 1977, Mme Francine Maltais se joignait à la STCUM. L'arrivée de la première femme chauffeur avait été alors un événement médiatisé à la grandeur du Québec. Vingt ans plus tard, la STCUM compte au-delà de 500 femmes chauffeurs, opérateurs et changeurs à son emploi. Que de progrès réalisés depuis cette date, en particulier depuis la mise en place du Plan d'accès à l'égalité qui, lui, a fêté ses dix ans en juin 1997.



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION



Monsieur Yves Ryan

Président
Maire de la Ville de Montréal-Nord



Monsieur Ivon Le Duc

Conseiller municipal
de la Ville de Montréal



Monsieur Jack H. Chadirdjian

Vice-président
Conseiller municipal
de la Ville de Montréal



Monsieur Achille Polcaro

Conseiller municipal
de la Ville de Montréal



Madame Vera Danyluk

Présidente du Comité exécutif
de la Communauté urbaine
de Montréal



Madame Ginette Marotte

Représentante des citoyens
des banlieues de Montréal



Monsieur Ovide T. Baci

Maire de la Ville de Roxboro



Monsieur Yves Leblanc

Représentant des citoyens
de la Ville de Montréal



Monsieur Yvon Labrosse

Maire de la Ville de Montréal-Est



LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

Monsieur Jack H. Chadirdjian

Président

Vice-président
du Conseil d'administration

Monsieur Ovide T. Baci

Vice-président

Maire de la Ville de Roxboro

Monsieur Robert Dion

Vérificateur général

Monsieur Jacques Dubois

Directeur de la vérification interne
de Loto-Québec

ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 1997



SOMMAIRE

Rapport des vérificateurs	27
<hr/>	
États financiers	
<hr/>	
<i>Fonds d'exploitation</i>	
Revenus et dépenses	28
Bilan	29
<i>Fonds des dépenses en immobilisations</i>	
Opérations	30
Financement permanent réalisé	31
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	32
Bilan	33
<i>Fonds de roulement</i>	
Bilan	34
<i>Fonds d'amortissement</i>	
Variations de la réserve pour le remboursement d'obligations	35
Bilan	36
<i>Actifs immobilisés</i>	37
<i>Dette à long terme</i>	38
<i>Notes complémentaires</i>	39 à 45
<hr/>	
Renseignements supplémentaires	46 à 51

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, du fonds de roulement 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 1997, ainsi que l'état des revenus et dépenses du fonds d'exploitation, les états des opérations, du financement permanent réalisé 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 1997, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables décrites à la note 2.

Raymond Chabot, Martin Paré

Société en nom collectif
Comptables agréés

Montréal
Le 19 mars 1998

FONDS D'EXPLOITATION — Revenus et dépenses

De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	BUDGET	1997	1996
	\$	\$	\$
REVENUS			
Voyageurs (note 3)	270 262	271 512	255 785
Autres revenus	13 077	11 909	11 945
Subventions du gouvernement du Québec (note 4)	79 215	51 845	38 952
Contributions diverses (note 5)	56 055	71 429	69 398
Contribution des municipalités du territoire de la CUM	269 600	269 600	278 673
	688 209	676 295	654 753
DÉPENSES			
Service autobus et métro	559 887	540 852	556 853
Service de transport adapté	21 625	20 693	20 233
Service de la dette et frais de financement (note 6)	66 456	61 654	51 738
Dépenses imprévues	6 326	1 632	155
Maintien des actifs	12 457	8 411	10 771
	666 751	633 242	639 750
Résultat avant affectations	21 458	43 053	15 003
AFFECTATIONS			
Fonds des dépenses en immobilisations	2 483	4 640	1 232
Fonds de roulement	-	-	7 000
Fonds d'amortissement	28 475	25 609	10 905
	30 958	30 249	19 137
Excédent des dépenses sur les revenus avant revenu reporté de l'exercice précédent	(9 500)	12 804	(4 134)
Revenu reporté de l'exercice précédent	9 500	8 535	12 669
Excédent ^(a)	-	21 339	8 535

(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

FONDS D'EXPLOITATION — Bilan

Au 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
ACTIF		
Encaisse	15 729	23 399
Certificats de dépôt, au coût, échéant en janvier 1998	3 586	9 500
Acceptation bancaire, au coût non amorti	-	13 484
Subventions du gouvernement du Québec à recevoir (note 7)	8 701	8 717
Contributions diverses à recevoir (note 8)	28 766	27 654
Autres débiteurs (note 9)	17 895	34 829
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	15 022	14 819
Avance au fonds des dépenses en immobilisations	27 700	-
	<u>117 399</u>	<u>132 402</u>
PASSIF		
Emprunts à court terme	29 591	14 000
Comptes fournisseurs et frais courus (note 10)	55 975	66 871
Engagements à payer	3 043	8 243
Dû au fonds des dépenses en immobilisations	-	27 736
Dû au fonds de roulement	7 000	7 000
Dû au fonds d'amortissement	451	17
Revenu reporté à l'exercice suivant	21 339	8 535
	<u>117 399</u>	<u>132 402</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS — OPÉRATIONS

De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
FINANCEMENT PERMANENT		
Emprunt à long terme	60 000	92 095
Solde disponible des règlements d'emprunt fermés	-	359
Fonds d'exploitation		
Projets réalisés	3 938	810
Projets à réaliser	702	422
	4 640	1 232
Transfert des actifs du métro selon les exigences légales	640	4 205
	65 280	97 891
DÉPENSES		
Immeubles	374	1 298
Réseau initial et les prolongements du métro	640	4 205
Améliorations aux infrastructures du métro	751	1 862
Matériel roulant - autobus	2 135	730
Matériel roulant - autres	2 725	869
Infrastructures régionales	2 505	-
Équipement de bureau et logiciels	-	1 776
Immobilisations en cours	111 586	29 885
	120 716	40 625
Financement permanent réalisé (à réaliser) de l'exercice	(55 436)	57 266

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS — **Financement permanent réalisé**

De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 *(en milliers de dollars)*

	1997	1996
	\$	\$
Financement permanent réalisé au début	27 621	(29 577)
Variations de l'exercice	<u>(55 436)</u>	<u>57 266</u>
	(27 815)	27 689
Financement non utilisé des règlements d'emprunt fermés au cours de l'exercice	<u>(58)</u>	<u>(68)</u>
Financement permanent réalisé (à réaliser) à la fin	<u>(27 873)</u>	<u>27 621</u>
Financement permanent réalisé (à réaliser) à la fin		
Financement non utilisé	4 317	40 535
Dépenses à financer	<u>(32 190)</u>	<u>(12 914)</u>
	<u>(27 873)</u>	<u>27 621</u>

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 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
Soldes disponibles	115	406
Ajouter		
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés au cours de l'exercice	58	68
Déduire		
Affectations de l'exercice Règlements d'emprunt	-	(359)
Soldes disponibles à la fin	<u>173</u>	<u>115</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS — Bilan

Au 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
ACTIF		
Avance au fonds d'exploitation	-	27 736
	-	27 736
PASSIF		
Dû au fonds d'exploitation	27 700	-
AVOIR		
Financement permanent réalisé (à réaliser)	(27 873)	27 621
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	173	115
	(27 700)	27 736
	-	27 736

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

FONDS DE ROULEMENT — Bilan

Au 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
ACTIF		
Avance au fonds d'exploitation	<u>7 000</u>	<u>7 000</u>
AVOIR		
Capital non engagé	<u>7 000</u>	<u>7 000</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

FONDS D'AMORTISSEMENT

— Variations de la réserve pour le remboursement d'obligations

De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
Solde au début	20 879	31 762
Remboursement	9 953	23 692
	<u>10 926</u>	<u>8 070</u>
Affectation	25 609	10 905
Revenus de placements	1 732	1 904
	<u>38 267</u>	<u>20 879</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

FONDS D'AMORTISSEMENT — Bilan

Au 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
ACTIF		
Placements		
Certificats de dépôt, au coût	183	3 752
Obligations et coupons d'obligations, au coût non amorti (valeur marchande 37 680 \$; 20 934 \$ en 1996)	37 633	17 110
	<u>37 816</u>	<u>20 862</u>
Avance au fonds d'exploitation	451	17
	<u>38 267</u>	<u>20 879</u>
PASSIF		
Réserve pour le remboursement d'obligations	<u>38 267</u>	<u>20 879</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

ACTIFS IMMOBILISÉS

Au 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
ACTIF		
Terrains	7 354	7 354
Immeubles	134 409	94 235
Réseau initial et les prolongements du métro	1 434 063	1 433 423
Améliorations aux infrastructures du métro	17 083	16 332
Améliorations locatives	7 170	7 170
Matériel roulant - autobus	307 170	328 781
Matériel roulant - autres	25 616	22 636
Infrastructures régionales	4 564	-
Équipement de bureau et logiciels	66 808	61 426
Immobilisations en cours	230 240	170 335
	<u>2 234 477</u>	<u>2 141 692</u>
AVOIR		
Placement dans les actifs immobilisés	<u>2 234 477</u>	<u>2 141 692</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

	1997	1996
	\$	\$
ACTIF		
Montants accumulés au fonds d'amortissement pour le remboursement d'obligations	38 267	20 879
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
Des municipalités du territoire de la CUM	160 438	145 801
Du gouvernement du Québec	193 440	187 700
De l'Agence métropolitaine de transport	88 186	100 854
	<u>480 331</u>	<u>455 234</u>
PASSIF		
Dette à long terme (note 11)	<u>480 331</u>	<u>455 234</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

1- STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (ci-après la Société) est constituée en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et a pour responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun, principalement dans les 29 municipalités du territoire de l'île de Montréal.

2- CONVENTIONS COMPTABLES

États financiers

Les états financiers sont préparés en tenant compte de façon générale des principes comptables reconnus en comptabilité municipale au Québec contenus dans le Manuel de normalisation publié par le ministère des Affaires municipales.

Fonds d'exploitation

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

Les revenus régionaux et une partie des revenus du service autobus et métro provenant du partage des revenus de trains de banlieue, présentés sous la rubrique revenus voyageurs, ont été comptabilisés selon les méthodes préconisées par l'Agence métropolitaine de transport et demeurent sujets à des ajustements ultérieurs.

Le service de la dette et les frais de financement incluent les remboursements en capital et les intérêts sur la dette à long terme. Les intérêts sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange sont comptabilisés comme dépenses au fur et à mesure de leur utilisation. À la date du bilan, les stocks sont évalués au moindre du coût moyen et du coût de remplacement.

Les dépenses relatives aux bénéfices de vacances, 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 à payer au passif du bilan de ce fonds.

Fonds de roulement

Ce fonds sert à l'acquisition de dépenses en immobilisations. Les sommes utilisées devront être remboursées par le fonds d'exploitation sur une période maximale de 5 ans.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1997

2- CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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 du conseil 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.

3- REVENUS VOYAGEURS (en milliers de dollars)

	Budget	1997	1996
	\$	\$	\$
Service autobus et métro	260 029	262 256	251 977
Service de transport adapté	1 016	898	864
Revenus régionaux	9 217	8 358	2 944
	<u>270 262</u>	<u>271 512</u>	<u>255 785</u>

4- 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 une subvention pour l'exercice 1997 relative aux dépenses admissibles encourues pour l'achat d'autobus, la construction d'immeubles et la rénovation de voitures de métro, à des taux respectifs de 50 % et 75 %. La subvention peut être versée sous la forme d'une contribution au service de la dette ou d'un paiement au comptant, selon les cas.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1997

4- SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (suite)

b) Transport adapté aux personnes handicapées :

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

Les subventions du gouvernement du Québec se détaillent comme suit :

(en milliers de dollars)	Budget	1997	1996
	\$	\$	\$
Immobilisations	62 051 ⁽¹⁾	35 478	22 799
Service de transport adapté	17 164	16 367	16 153
	<u>79 215</u>	<u>51 845</u>	<u>38 952</u>

(1) De ce montant, 22 762 \$ se rapportent au financement de la dette relatif aux trains de banlieue assumé par l'Agence métropolitaine de transport.

5- CONTRIBUTIONS DIVERSES

Les contributions diverses se détaillent comme suit :

(en milliers de dollars)	Budget	1997	1996
	\$	\$	\$
1) Contribution de l'Agence métropolitaine de transport			
Reliée aux déplacements sur le réseau du métro	39 600	40 122	39 082
Reliée aux déplacements sur les lignes d'autobus métropolitaines	6 600	5 258	6 397
Reliée aux équipements et infrastructures	2 950	2 378	2 533
Subvention d'équilibre	-	-	2 250
Fonds d'immobilisations	5 700	679	-
	<u>54 850</u>	<u>48 437</u>	<u>50 262</u>
Financement de la dette, relatif aux trains de banlieue, assumé par l'Agence ⁽¹⁾	-	21 787	19 136
	<u>54 850</u>	<u>70 224</u>	<u>69 398</u>
2) Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 205	1 205	-
	<u>56 055</u>	<u>71 429</u>	<u>69 398</u>

(1) Un montant de 22 762 \$ est prévu au budget sous la rubrique «Subventions du gouvernement du Québec - Immobilisations».

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1997

5- CONTRIBUTIONS DIVERSES (suite)

1) *Contribution de l'Agence métropolitain de transport :*

a) **Autobus et métro :**

La Société reçoit de l'Agence une contribution financière servant à compenser les coûts reliés au transport métropolitain par autobus et à l'exploitation du métro.

Cette somme est établie sur la base du nombre de déplacements pour les utilisateurs du métro et autobus sur le réseau métropolitain.

b) **Équipements et infrastructures régionaux :**

L'Agence doit acquérir de la Société les équipements et les infrastructures considérés comme nécessaires au réseau de transport métropolitain par autobus. Au 31 décembre 1997, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Malgré ce transfert de propriété, la Société demeure responsable du service de la dette afférent au financement de ces biens. Cependant, l'Agence rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci et le service de la dette, déduction faite de toute subvention gouvernementale.

c) **Trains de banlieue :**

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

Le matériel roulant ferroviaire et tout autre actif relié à l'exploitation du réseau de trains de banlieue sont désormais la propriété de l'Agence. Toutefois, la Société conserve le service de la dette afférent au financement de ces biens. L'Agence rembourse à la Société le principal et les intérêts, et est garante, en cas de défaut, du remboursement du service de la dette.

2) *Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal :*

Cette contribution correspond à la quote-part de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal dans le partage des coûts d'exploitation et d'immobilisations du métro reliant son territoire à celui de la Société.

Le versement de cette somme est conditionnel à la signature d'une entente entre les deux sociétés ou à défaut d'une entente, d'une décision du gouvernement fixant les modalités de cette entente. Au 31 décembre 1997, aucune entente n'avait été signée entre les parties.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1997

6- SERVICE DE LA DETTE ET FRAIS DE FINANCEMENT

(en milliers de dollars)	Budget	1997	1996
	\$	\$	\$
Frais de financement à court terme	2 668	1 391	1 881
Service de la dette - capital	26 114	24 950	16 340
Service de la dette - intérêts	40 141	36 659	36 284
Revenu d'intérêts	(2 467)	(1 346)	(2 767)
	<u>66 456</u>	<u>61 654</u>	<u>51 738</u>

7- SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC À RECEVOIR

(en milliers de dollars)	1997	1996
	\$	\$
Immobilisations	3 471	3 459
Service de transport adapté	5 230	5 258
	<u>8 701</u>	<u>8 717</u>

8- CONTRIBUTIONS DIVERSES À RECEVOIR

(en milliers de dollars)	1997	1996
	\$	\$
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	27 561	27 654
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 205	-
	<u>28 766</u>	<u>27 654</u>

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1997

9- AUTRES DÉBITEURS

(en milliers de dollars)	1997	1996
	\$	\$
Revenus régionaux à recevoir	3 115	1 362
Versements pour accidents de travail à récupérer	4 127	2 569
Réclamations de taxes aux gouvernements	997	951
Comptes clients généraux	2 764	2 846
Dépôt pour l'achat d'autobus	3 556	24 194
Autres	3 336	2 907
	17 895	34 829

10-COMPTES FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

(en milliers de dollars)	1997	1996
	\$	\$
Fournisseurs	12 286	17 338
Salaires et charges sociales	22 732	26 300
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	3 654	5 231
Intérêts courus	8 559	8 636
Autres	8 744	9 366
	55 975	66 871

11-DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)	1997	1996
	\$	\$
Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt variant de 4,00% à 11,50%, (4,75% à 11,50% en 1996) échéant de mars 1998 à septembre 2007	480 331	455 234

11-DETTE À LONG TERME (suite)

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

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

(en milliers de dollars)	\$
1998	58 478
1999	56 547
2000	64 268
2001	49 701
2002	9 975
2003 et suivants	<u>241 362</u>
Total des paiements minimums exigibles	<u>480 331</u>

12-ENGAGEMENTS**a) Bénéfices de maladie :**

Les bénéfices de maladie accumulés s'élèvent à 16 856 820 \$ au 31 décembre 1997 (19 290 639 \$ en 1996). De ce montant, 15 239 874 \$ (17 717 263 \$ en 1996) ont été accumulés avant l'entrée en vigueur des régimes d'assurance-salaire. Les employés visés 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 30 avril 1998 au 31 octobre 2010 à verser une somme de 50 666 322 \$ pour des locaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4 666 410 \$ en 1998 et 4 438 405 \$ de 1999 à 2002.

Certains baux comportent une option de renouvellement pour une période additionnelle de cinq ans dont la Société pourra se prévaloir en donnant un préavis.

13-ÉVENTUALITÉS

Le total des montants réclamés par les parties demandresses dans des causes de blessures corporelles, de dommages matériels et divers autres litiges s'établit à 20 773 054 \$ (33 232 967 \$ en 1996). La Société a provisionné au 31 décembre 1997 un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

AFFECTATIONS (DÉSAFFECTATIONS) AU FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

	Budget	1997	1996
	\$	\$	\$
Service autobus et métro	128	2 608	(707)
Service de transport adapté	1 455	1 352	1 375
Maintien des actifs	900	680	564
	<u>2 483</u>	<u>4 640</u>	<u>1 232</u>

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

VARIATIONS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

	Solde au début	Additions	Diminu- tions	Reclasi- fication	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$	\$
Terrains	7 354	-	-	-	7 354
Immeubles	94 235	374	-	39 800	134 409
Réseau initial et les prolongements du métro	1 433 423	640	-	-	1 434 063
Améliorations aux infrastructures du métro	16 332	751	-	-	17 083
Améliorations locatives	7 170	-	-	-	7 170
Matériel roulant - autobus	328 781	2 135	(27 126)	3 380	307 170
Matériel roulant - autres	22 636	2 725	(731)	986	25 616
Infrastructures régionales	-	2 505	-	2 059	4 564
Équipement de bureau et logiciels	61 426	-	-	5 382	66 808
Immobilisations en cours	289 664	111 586	-	(51 607)	349 643
	2 261 021	120 716	(27 857)	-	2 353 880
Transfert des actifs des trains de banlieue selon les exigences légales	(119 329)	-	-	(74)	(119 403)
	2 141 692	120 716	(27 857)	(74)	2 234 477

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

DETTE À LONG TERME

	1997	1996
	\$	\$
Obligations, 31 000 000 \$ 10,75%, échéant le 2 mars 1999 ^(a)	9 014	9 014
Obligations, 30 000 000 \$ 11,50%, échéant le 17 juillet 2000 ^(a)	19 140	19 140
Obligations, 39 500 000 \$ 11,50%, échéant le 14 décembre 2000 ^(a)	16 591	16 591
Obligations, 48 000 000 \$ 9,50%, échéant le 5 décembre 2001 ^(a)	22 626	22 626
Obligations, 70 000 000 \$ 6,75%	-	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
Obligations, 60 000 000 \$ 7,00%	-	6 000
7,25%, échéant le 2 juin 1998	19 300	19 300
8,15%, échéant le 2 juin 2003	18 500	18 500
Obligations, 52 000 000 \$ 6,25%	-	4 590
6,50%, échéant le 23 septembre 1998	15 870	15 870
7,50%, échéant le 23 septembre 2003	19 550	19 550

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES
De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

DETTE À LONG TERME (suite)

	1997	1996
	\$	\$
Obligations, 50 000 000 \$		
4,75%	-	2 300
5,25%, échéant le 3 mars 1998	2 438	2 438
5,50%, échéant le 3 mars 1999 ^{(a)(c)}	14 845	14 845
6,90%, échéant le 3 mars 2004 ^(d)	26 200	26 200
Obligations, 50 000 000 \$		
8,00%	-	3 970
8,25%, échéant le 9 décembre 1998	4 300	4 300
8,50%, échéant le 9 décembre 1999	15 240	15 240
9,60%, échéant le 9 décembre 2004 ^(d)	19 460	19 460
Obligations, 40 000 000 \$		
7,75%	-	5 500
8,00%, échéant le 12 mai 1998	3 125	3 125
8,15%, échéant le 12 mai 1999	3 410	3 410
8,40%, échéant le 12 mai 2000	7 770	7 770
9,10%, échéant le 12 mai 2005 ^(d)	20 195	20 195
Obligations, 30 000 000 \$		
6,75%	-	4 453
7,00%, échéant le 19 juillet 1998	2 515	2 515
7,25%, échéant le 19 juillet 1999	2 728	2 728
7,50%, échéant le 19 juillet 2000	9 062	9 062
8,40%, échéant le 19 juillet 2005 ^(d)	11 242	11 242
Obligations, 10 500 000 \$		
4,75%	-	1 790
5,15%, échéant le 12 mars 1998	1 930	1 930
5,75%, échéant le 12 mars 1999	2 090	2 090
6,10%, échéant le 12 mars 2000	2 255	2 255
6,50%, échéant le 12 mars 2001	2 435	2 435

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1997 (en milliers de dollars)

DETTE À LONG TERME (suite)

	1997	1996
	\$	\$
Obligations, 30 000 000 \$		
7,10%, échéant le 18 juillet 2001 ^(b)	14 940	14 940
8,10%, échéant le 18 juillet 2006 ^(d)	15 060	15 060
Obligations, 30 000 000 \$		
4,00%, échéant le 5 juin 1998	2 700	-
4,65%, échéant le 5 juin 1999	2 920	-
5,25%, échéant le 5 juin 2000	3 150	-
5,65%, échéant le 5 juin 2001	3 400	-
6,00%, échéant le 5 juin 2002	3 675	-
6,25%, échéant le 5 juin 2003	2 415	-
6,50%, échéant le 5 juin 2004	2 605	-
6,60%, échéant le 5 juin 2005	2 815	-
6,75%, échéant le 5 juin 2006	3 040	-
6,85%, échéant le 5 juin 2007	3 280	-
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ ^(e)		
8,04%, échéant le 24 janvier 2006 ^(b)	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ ^(e)		
6,75%, échéant le 9 décembre 2006 ^(b)	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ ^(e)		
6,09%, échéant le 12 décembre 2007 ^(d)	30 000	-
Total	480 331	455 234

(a) Tranche à fonds d'amortissement déjà en cours

(b) Tranche pour laquelle la Société a commencé à contribuer au fonds d'amortissement au cours de l'exercice

(c) De cette somme, un montant de 12 259 000 \$ est à fonds d'amortissement.

(d) Tranche pour laquelle un fonds d'amortissement est prévu

(e) Contrat ayant fait l'objet d'une convention d'échange de devises et de taux d'intérêt.

Seul le montant pour lequel la Société est ultimement responsable est indiqué comme solde en cours.

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS
Renseignements supplémentaires de l'exercice terminé le 31 décembre 1997
ANALYSE DES PROJETS EN COURS
(en milliers de dollars)

Règlement numéro	Autorisation date	Description	Montant autorisé	FINANCEMENT PERMANENT			DÉPENSES			Surfinancement (sous-financement)		
				Solde au 01/01/97	Financement de l'exercice	Projets fermés	Solde au 31/12/97	Solde au 01/01/97	Dépenses de l'exercice		Projets fermés	Solde 31/12/97
CA - 17	89/01/20	Modifications d'autobus urbains	3 389	3 380	-	(3 380)	-	3 389	(9)	(3 380)	-	-
CA - 18	89/01/18	Achat de véhicules de service	1 100	1 025	-	(1 025)	-	951	35	(986)	-	-
CA - 23	90/01/11	Travaux de rénovation à 60 terminus d'autobus	6 700	6 435	-	-	6 435	6 427	-	-	6 427	8
CA - 25	89/09/11	Travaux pour la voie réservée Pie-IX	6 900	4 665	1 200	-	5 865	5 722	(50)	-	5 672	193
CA - 27	89/09/12	Construction du Centre de transport LaSalle	41 000	37 799	985	(38 784)	-	38 727	53	(38 780)	-	-
CA - 28	90/03/21	Système radiocommunication de surface	6 100	5 325	60	(5 385)	-	5 381	1	(5 382)	-	-
CA - 31	90/06/08	Rénovation de voitures de métro	68 800	65 131	-	-	65 131	65 054	(4)	-	65 050	81
CA - 36	91/05/07	Diverses dépenses en immobilisations - 1990	8 000	3 880	135	-	4 015	4 007	5	-	4 012	3
CA - 44	92/06/17	Travaux pour la voie réservée du Parc, Côte-des-Neiges et René-Lévesque	3 000	1 388	-	(1 388)	-	1 390	(2)	(1 388)	-	-
CA - 47	92/07/08	Achat de 58 voitures de trains de banlieue	133 500	117 480	1 930	(119 410)	-	119 329	74	(119 403)	-	-
CA - 49	92/09/09	Achat et installation de barres de guidage dans les garages et passages piétonniers	975	410	-	-	410	407	-	-	407	3
CA - 50	93/03/16	Travaux de réfection de voûte	5 050	575	-	-	575	731	228	-	959	(384)
CA - 52	93/04/07	Remplacement et remise à neuf d'équipements fixes du métro	4 544	400	-	-	400	934	163	-	1 097	(697)
CA - 55	93/04/13	Construction ou rénovation de terminus et aménagement de parcs de stationnements incitatifs	8 900	1 200	-	-	1 200	1 230	1	-	1 231	(31)
CA - 56	93/04/13	Implantation de voies réservées - Notre-Dame et Papineau - Crémazie et Henri-Bourassa	2 975	1 600	-	-	1 600	1 586	191	-	1 777	(177)
CA - 58	93/08/16	Achat et installation de 79 escaliers mécaniques dans le métro	38 900	-	1 300	-	1 300	130	1 309	-	1 439	(139)
CA - 60	93/08/10	Système de collecte automatique des données dans les autobus	3 700	2 265	600	-	2 865	2 927	104	-	3 031	(166)
CA - 61	93/08/16	Achat véhicules spécialisés sur rail	2 660	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CA - 63	93/12/20	Remplacement des vérins hydrauliques pour véhicules motorisés	2 175	1 020	-	(1 020)	-	1 035	(15)	(1 020)	-	-
CA - 66	94/05/17	Déménagement de la caisse	2 850	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CA - 67	94/05/25	Aménagement et/ou construction de terminus autobus	5 500	2 460	-	-	2 460	2 484	359	-	2 843	(383)
CA - 68	94/05/25	Voies réservées Newman/Sherbrooke	1 015	436	-	(436)	-	440	(4)	(436)	-	-
CA - 71	94/11/08	Achat de 60 autobus urbains (1995)	22 200	19 895	-	-	19 895	18 206	1 003	-	19 209	686
CA - 74	95/05/17	Implantation de voies réservées - Côte de Liesse	280	-	240	(240)	-	225	10	(235)	-	-
CA - 75	95/08/18	Diverses dépenses en immobilisations 1996	7 200	-	4 265	-	4 265	3 713	1 320	-	5 033	(768)
CA - 76	95/08/18	Achat de véhicules de surface	359	359	-	-	359	323	-	-	323	36
CA - 78	95/12/18	Achat de 160 autobus à plancher surbaissé (1996)	63 750	15 000	40 745	-	55 745	1 513	56 151	-	57 664	(1 919)
CA - 80	96/04/29	Achat de 140 autobus à plancher surbaissé (1997)	58 500	16 000	-	-	16 000	-	34 945	-	34 945	(18 945)
CA - 81	96/04/29	Achat de 20 autobus à plancher surbaissé (1996)	7 975	2 000	4 400	-	6 400	10	6 973	-	6 983	(583)
CA - 82	96/05/22	Diverses dépenses en immobilisations 1996	2 700	-	440	-	440	245	796	-	1 041	(601)
CA - 83	96/05/22	Réfection de divers bâtiments	4 220	-	2 800	-	2 800	2 685	300	-	2 985	(185)
CA - 84	96/09/24	Équipement et logiciel pour développement MACD/3	5 180	-	500	-	500	463	876	-	1 339	(839)
CA - 85	97/01/10	Diverses dépenses en immobilisations 1997	6 430	-	-	-	-	-	425	-	425	(425)
CA - 86	97/03/14	Rénovation du métro	4 350	-	-	-	-	-	1 048	-	1 048	(1 048)
CA - 87	97/03/14	Rénovation du métro	1 720	-	-	-	-	-	150	-	150	(150)
CA - 88	97/03/14	Remplacement chauffage et ventilation Centre Legendre	2 700	-	400	-	400	-	2 455	-	2 455	(2 055)
CA - 89	97/05/01	Achat de 72 autobus à plancher surbaissé (1998)	29 725	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CA - 90	97/06/10	Rénovation du métro	1 300	-	-	-	-	-	636	-	636	(636)
CA - 92	97/06/16	Rénovation du métro	9 540	-	-	-	-	-	745	-	745	(745)
CA - 93	97/06/16	Rénovation du métro	13 865	-	-	-	-	-	283	-	283	(283)
CA - 94	97/06/16	Rénovation du métro	11 095	-	-	-	-	-	234	-	234	(234)
CA - 95	97/06/16	Rénovation du métro	10 875	-	-	-	-	-	284	-	284	(284)
CA - 96	97/06/16	Rénovation du métro	7 255	-	-	-	-	-	513	-	513	(513)
			628 952	310 128	60 000	(171 068)	199 060	289 664	111 586	(171 010)	230 240	(31 180)
		Immobilisations provenant des affectations - 1993	22 890	2 303	-	(449)	1 854	1 362	449	(449)	1 362	492
		Immobilisations provenant des affectations - 1994	10 007	599	-	-	599	338	-	-	338	261
		Immobilisations provenant des affectations - 1995	15 475	4 826	-	(2 974)	1 852	-	2 974	(2 974)	-	1 852
		Immobilisations provenant des affectations - 1996	-	1 129	-	(1 129)	-	-	1 129	(1 129)	-	-
		Immobilisations provenant des affectations - 1997	-	-	4 640	(3 938)	702	-	3 938	(3 938)	-	702
		Réseau initial du métro et prolongement	-	-	640	(640)	-	-	640	(640)	-	-
			48 372	8 857	5 280	(9 130)	5 007	1 700	9 130	(9 130)	1 700	3 307
			677 324	318 985	65 280	(180 198)	204 067	291 364	120 716	(180 140)	231 940	(27 873)

Imprimé au Québec

Dépôt légal
Bibliothèque Nationale
3^e trimestre 1998

This report is available in english



Imprimé sur papier recyclé
98041



**Société de transport de la
Communauté urbaine de Montréal**
Affaires corporatives