

Table des matières

Mot des dirigeants	3
Au fil du temps — Faits saillants	5
Le temps d'un exercice — Des aspects financiers	9
En tout temps — Des améliorations de services offerts à la clientèle	10
À temps plein — Partenaire de la vie montréalaise	12
Présente en tout temps — Assumer son rôle social	13
Une pause dans le temps — Hommage aux employés	14
Vivre avec son temps — Des employés compétents	15
Pour voyager dans le temps — Un patrimoine en mémoire	16
La STCUM en chiffre	17
Le conseil d'administration	23
Organigramme	24
États financiers	25

Mot des dirigeants



Il nous fait plaisir de vous présenter le *Rapport annuel 2000* qui témoigne des efforts consentis par la STCUM pour réaliser sa mission : assurer les déplacements des personnes voyageant sur son territoire.

Changer de millénaire a bien sûr engendré une certaine fébrilité, mais comme nous avons planifié l'opération plusieurs mois à l'avance, c'est en toute confiance que nous avons assuré le passage de nos équipements vers le 21^e siècle. C'est dans cette foulée que nous avons décidé de laisser ouvertes les portes des stations de métro, la nuit du 31 décembre 1999 au 1^{er} janvier 2000, pour permettre aux gens désirant célébrer ce moment magique de se déplacer en toute quiétude dans notre réseau.

L'année 2000 a été ponctuée de temps forts : renouvellement des conventions collectives avec quatre de nos principaux syndicats, élaboration de notre stratégie Vision 2002, développement de projets pour améliorer les services et le transport en commun, concrétisation de partenariats d'affaires et réflexion sur l'avenir de la STCUM dans le cadre des débats entourant la réforme municipale.

En termes de résultats, 2000 a été une année marquée par une augmentation de 1,8 % de l'achalandage, soit une hausse de 6 millions de déplacements par rapport à 1999. Cette croissance est significative puisqu'elle a été obtenue dans un contexte où l'automobile continue de s'accaparer des parts de marché.

Le réseau du métro s'est distingué par l'atteinte de résultats éloquentes au chapitre de sa fiabilité. En effet, les chiffres démontrent que 97,6 % des clients qui l'ont emprunté en 2000 se sont rendus à destination avec moins de cinq minutes de retard. C'est donc dire que les mesures mises en place au cours des dernières années pour diminuer le nombre d'arrêts de service ont porté fruit.

La baisse de 23 % de la criminalité dans le réseau du métro constitue une autre nouvelle digne de mention. Cette baisse est attribuable, d'une part, aux efforts de sensibilisation et de prévention qui ont été déployés par le Service de la surveillance et, d'autre part, à la création d'une unité de coordination avec le Service de police de la CUM grâce à laquelle les interventions sont beaucoup plus efficaces.

Du côté du réseau des autobus, la situation a été plus difficile en ce sens que nous avons parfois été dans l'impossibilité de livrer le service planifié. Le parc vieillit; l'inspection, l'entretien et la réparation de certains autobus nécessitent plus de temps et, comme le processus d'octroi du contrat d'achat d'autobus a été plus long que prévu, la STCUM ne pourra pas compter sur de nouveaux véhicules avant 2001. Pour pallier la situation, différentes mesures ont été mises de l'avant à l'entretien afin de rendre disponible le plus grand nombre d'autobus. Un défi de taille qui mobilise encore beaucoup d'énergie.

Les demandes en déplacements des personnes handicapées continuent de croître et les ressources financières additionnelles injectées par le ministère des Transports du Québec ne sont pas suffisantes pour y répondre. Cette situation nous préoccupe et interpelle grandement les élus de la CUM qui ont accepté de porter leur contribution à 23,3 %, alors que le *Programme d'aide au transport adapté* fixe leur part à 21 %. Il est clair cependant que les municipalités ne peuvent à elles seules absorber les coûts additionnels pour répondre à la demande. C'est pourquoi la STCUM travaille étroitement avec le MTQ afin de trouver des solutions pour améliorer la qualité des services offerts et favoriser une plus grande intégration des personnes handicapées.

Tout au long de l'année, la STCUM a poursuivi ses efforts afin de resserrer ses dépenses et de rentabiliser le plus possible les sommes allouées pour offrir un service de qualité. Ses marges de manœuvre sont de plus en plus limitées et ses besoins en investissements sont grands. Conscients que les décisions qui devront être prises prochainement seront déterminantes, nous continuerons de sensibiliser les décideurs à l'importance d'accorder au transport en commun des sources de financement plus stables et plus adéquates. Nous entrevoyons l'avenir avec confiance, puisque le *Plan de gestion des déplacements* déposé par le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, envoie un signal clair de relance du transport en commun et donne le feu vert à son développement.

L'année 2000 a permis l'émergence d'idées nouvelles, de projets structurants et mobilisants. Nous sommes fiers du travail accompli par l'équipe de la STCUM et par les membres du conseil d'administration qui ont siégé à 16 reprises pour analyser plus de 225 dossiers et approuver les résolutions afférentes. Nous les remercions tous et toutes très sincèrement de leur dévouement et de leur précieuse collaboration.

Frank Zampino, C.A.

Président du conseil d'administration*

Pierre-Yves Melançon

Vice-président du conseil d'administration*

Jacques Fortin

Directeur général

* M. Frank Zampino a présidé le conseil d'administration jusqu'au 20 décembre 2000. Depuis, M. Pierre-Yves Melançon lui a succédé à ce poste.

Au fil du temps – Faits saillants

Passage à l'An 2000

La STCUM était prête à parer à toute difficulté entourant le passage à l'an 2000 des équipements informatiques et tout s'est bien déroulé. D'ailleurs, afin de permettre à la population de participer aux festivités entourant l'arrivée du nouveau millénaire, la STCUM a exploité son métro et ses autobus durant toute la nuit du 31 décembre 1999. Les services offerts étaient gratuits. Le réseau de la STCUM a été fort achalandé et des rames de métro ont été ajoutées sur certaines lignes pour répondre à la demande. C'était la deuxième fois de son histoire que le métro roulait ainsi toute la nuit. La première remonte au 4 mars 1971 lors de la tempête de neige du siècle.

Renouvellement des conventions collectives



Les négociations entourant le renouvellement des conventions collectives de quatre syndicats ont requis beaucoup d'énergie au cours des premiers mois de l'année. En mars, une première entente était conclue avec le *Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes (SCFP)* et une seconde avec le *Syndicat des employé(e)s de bureau, technicien(ne)s et professionnel(le)s (SCFP)*. Un congé de cotisation employeur-employés au Régime de retraite, une plus grande flexibilité opérationnelle et des augmentations salariales équivalentes à celles accordées par le gouvernement du Québec en constituent les principaux faits saillants. Dès le mois suivant,

c'était au tour des commis divisionnaires regroupés au sein du *Syndicat des employés du transport en commun (SCFP)* de s'entendre avec la direction de l'entreprise.

Les négociations furent plus longues avec le *Syndicat du transport de Montréal (Employés d'entretien CSN)*. Une entente a été conclue à la mi-juin tout en respectant le cadre général de celles déjà signées avec les autres syndicats.

Réno-Station : mission accomplie!

Le programme Réno-Station a pris fin au printemps 2000 dans le respect des échéanciers. D'une durée de trois ans, il consistait à améliorer les conditions d'accueil et d'accessibilité de la clientèle et de remplacer les éléments architecturaux, structuraux, mécaniques et électriques. Au-delà des améliorations apportées aux 26 stations du réseau initial ainsi qu'au Centre de contrôle du métro, cet important chantier de rénovation a permis de créer



670 emplois-personnes par année. Un excédent de 0,7 M\$ a été comptabilisé par rapport au budget de 60 M\$ financé à 50% par le ministère des Transports du Québec (MTQ), à 25% par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et à 25% par la STCUM.

Vision 2002 : un exercice prometteur

*Travailler ensemble
à devenir plus
performant*

Après 18 mois d'efforts soutenus, la STCUM a dressé un premier bilan positif du plan d'action 1999-2001 «Travailler ensemble à



devenir plus performant». L'entreprise pouvait maintenir le cap sur la fiabilité, la ponctualité, la réduction des coûts d'exploitation, l'ajustement de l'offre à la demande, la sécurité et la courtoisie. Ce virage, perceptible tant au chapitre du service à la clientèle que du point de vue financier, a mené à la diffusion d'un plan d'action intégré et centré sur les opérations appelé «Vision 2002». Avec des objectifs mesurables en lien étroit avec la réalisation de sa mission, «Vision 2002» repose sur quatre axes principaux :

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

Gestion des projets majeurs, un nouvel atout

La nomination d'un directeur général adjoint aux projets majeurs confirme l'importance des enjeux liés aux études techniques pour le prolongement de métro, au remplacement des équipements fixes et à la relocalisation du Centre de transport Saint-Denis, sur le site duquel sera érigé le futur Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM).

Études de faisabilité sur le prolongement de métro vers Anjou, Longueuil et sur le Système léger sur rail (SLR)

La STCUM a réalisé, en collaboration avec l'AMT, différentes études dans le cadre des prolongements des lignes orange vers Laval, bleue vers Anjou et jaune vers Longueuil et Montréal. De plus, l'expertise de la STCUM a été mise à profit dans la réalisation des études entourant les projets de Système léger sur rail (SLR) entre la Rive-Sud et l'île de Montréal, sur l'avenue du Parc et dans le parc Jean-Drapeau.

Programme de remplacement des équipements fixes

C'est en partenariat avec la firme d'ingénierie Dessau-Soprin que s'effectuera le nouveau programme, appelé Réno-Systèmes, qui vise à identifier, dans une première phase, les travaux nécessaires pour le remplacement ou la rénovation d'équipements fixes tels que les escaliers roulants, les câblages, les systèmes de télécommunications et de ventilation. D'une durée de cinq ans, ce partenariat est une première pour la STCUM, puisqu'il favorisera les échanges technologiques entre les parties et l'émergence de solutions novatrices. Des sommes totalisant près de 300 M\$ sur cinq ans devront être investies pour la réalisation de ce projet.

Nouvel atelier à l'usine Crémazie



Construit au coût de 1,7 M\$, le nouvel atelier de réparation de fibre de verre possède une superficie de 5 000 pieds carrés. Il permet, depuis la fin de décembre, d'effectuer des travaux de réparation à la carrosserie des autobus à plancher surbaissé qui est faite de fibre de verre.

Réaménagement des autobus à plancher surbaissé

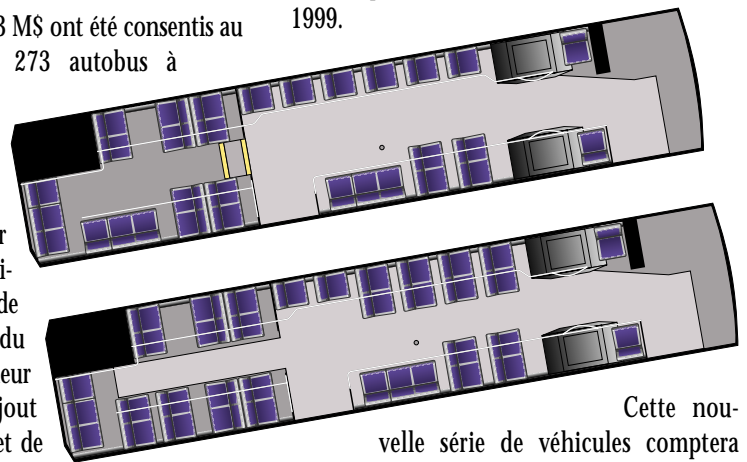
Un peu plus de 3 M\$ ont été consentis au réaménagement de 273 autobus à plancher surbaissé. Deux aménagements ont été privilégiés : un premier de 31 places assises pour une majorité de véhicules et un second de 36. La diminution du nombre de sièges et leur réaménagement, l'ajout de mains courantes et de cordons latéraux de demande d'arrêt de même que l'élimination de la pente dans la partie arrière du véhicule comptent au nombre des modifications qui répondent davantage aux attentes de la clientèle. Ce réaménagement rend plus fluide la circulation à l'intérieur de ces véhicules. De plus, il permet d'augmenter la capacité de chargement en diminuant le sentiment d'entassement de la clientèle.

Achat regroupé d'autobus, des économies réalisées

En février, le conseil d'administration de la STCUM mandatait un comité, formé de quatorze membres, afin d'analyser les enjeux liés au remplacement des autobus pour les années 2000, 2001 et 2002.

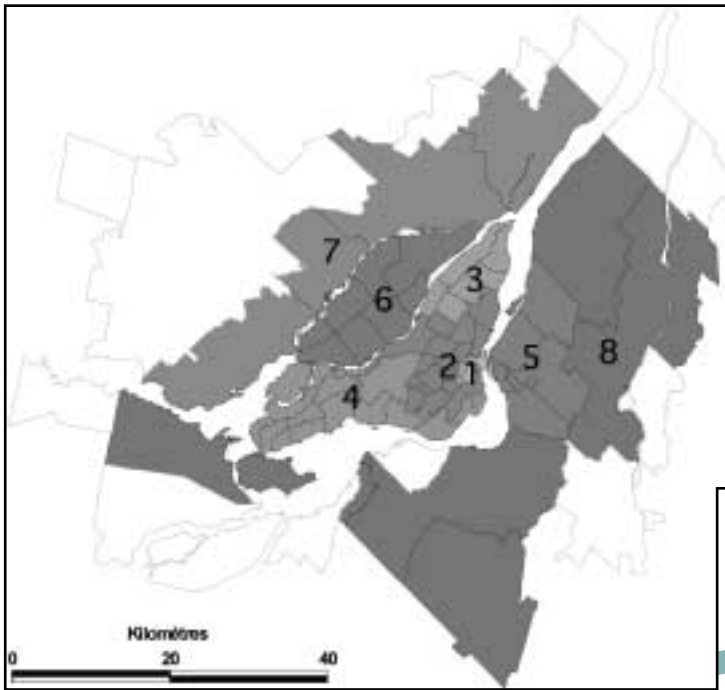
Après une analyse exhaustive et plusieurs consultations menées auprès de la clientèle, le document d'appel d'offres pour l'achat d'autobus 2000-2002 a été produit par la STCUM au nom de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). Vu la libéralisation des échanges commerciaux, la STCUM a invité trois fabricants canadiens à soumettre leur offre. Une première dans son histoire!

Le contrat a été octroyé en avril 2000 à NovaBUS Corporation de Saint-Eustache, le plus bas soumissionnaire, au prix de 349 319 \$ par véhicule, soit 10 000 \$ de moins par véhicule si on compare à la commande de 1999.



Cette nouvelle série de véhicules comptera plusieurs améliorations qui répondront mieux aux attentes de la clientèle, notamment en matière de confort. Temporisation de la suspension pour amoindrir la sensation de roulis, réduction du niveau de bruit ambiant, ajout de barres sensibles pour faciliter l'ouverture de la porte arrière sont au nombre des améliorations qui ont été ciblées. La STCUM recevra 300 des 439 véhicules commandés; ils comporteront 31 places assises.

Enquête Origine-Destination : des données essentielles



Les résultats de l'Enquête Origine-Destination, effectuée auprès de 65 000 ménages en 1998, ont été dévoilés cette année. L'objectif visé par cette enquête est de préciser les caractéristiques de mobilité des personnes. Divers phénomènes y sont mis en évidence dont l'impact de l'étalement urbain, le vieillissement de la population, le degré de motorisation et la mobilité grandissante des femmes. L'examen de ces données permettra l'émergence de stratégies et d'options à envisager, afin de reconquérir les parts de marché que le transport en commun a perdues dans la grande région de Montréal.

L'UCMU prend les commandes le samedi 15 avril

À la suite d'une explosion dans un puits d'accès situé à l'angle de la rue Saint-Denis et du boulevard Saint-Joseph, les câbles électriques servant au contrôle de l'alimentation des systèmes de ventilation et de communication des lignes orange et bleue du

métro ont surchauffé et ont été lourdement endommagés. Comme la surcharge qui en a découlé a grillé certains circuits au Centre de contrôle et a rompu toute communication, la STCUM a été dans l'obligation d'interrompre le service dans l'ensemble du réseau. L'Unité de Coordination des Mesures d'Urgence (UCMU) - la structure de gestion de crise - s'est mise en place et a démontré son importance et son efficacité.

Pendant 5 heures et 44 minutes le métro a été paralysé. Ce fut la plus longue panne de son histoire. Selon un sondage publié subséquemment par *La Presse*, 70% de la clientèle a jugé le plan d'urgence efficace, ce qui représente une très bonne note selon les spécialistes. L'étroite collaboration entre tous les intervenants, le service spécial d'autobus mis en place en un temps record de même que l'information disponible au grand public sont des facteurs qui ont contribué à atteindre ce résultat.

Création d'une unité de coordination STCUM - SPCUM

Une unité de coordination entre le Service de police de la CUM et la STCUM a vu le jour cette année. Deux enquêteurs du SPCUM ont intégré les lieux de travail du Service de la surveillance. Cette unité a pour mission de faciliter les relations entre les deux services en centralisant, en un seul lieu, les éléments d'information qui concernent la criminalité dans le transport en commun. Ce partenariat, qui est une première pour le SPCUM, est unique en son genre. L'impact de cette unité se fait déjà sentir puisque l'on constate une baisse de 23% de la criminalité dans le métro, attribuable en partie



à cette initiative. En effet, 1 772 crimes contre la personne ont été commis en 2000, comparativement à 2 316 en 1999.

La Section prévention des incendies fête ses 25 ans

Vingt-cinq années d'efforts consentis afin d'assurer et d'améliorer la sécurité des voyageurs et du personnel : voilà ce que les employés de ce groupe fêtaient cette année. La Section prévention des incendies est dépêchée lors d'incidents dans le métro, les autobus, les garages de service, les centres de transport ou encore, les bureaux administratifs. Cet anniversaire a été l'occasion de dresser un bilan de l'évolution des équipements et des techniques



de formation qui ont grandement évolué depuis ce quart de siècle.

La STCUM possède la seule école de formation souterraine qui jouit d'une réputation internationale. Elle reproduit les vraies conditions de lutte contre les incendies à plus de 25 mètres sous le sol, puisqu'on y retrouve trois vraies voitures de métro. Plus de 3 000 personnes, aussi bien des employés de la STCUM que des pompiers, des policiers ou des ambulanciers y ont reçu une formation au fil des ans.

Implantation de modules SAP



L'implantation de modules du système de gestion intégré SAP a été complétée selon l'échéancier prévu en juin dernier. Échelonné sur 20 mois, ce défi a été relevé grâce à la contribution exceptionnelle de l'équipe en charge de sa réalisation, à l'implication concrète et constante de la direction, à la bonne volonté des employés ainsi qu'à la collaboration des partenaires syndicaux. De plus, l'approche structurée, l'introduction de concepts innovateurs comme la gestion du changement et le déploiement des ressources



appropriées sont au nombre des facteurs de réussite de ce projet visant à implanter, entre autres, le module «paie des employés actifs».

Partenariat STCUM-RATP

Un protocole, d'une durée de trois ans et renouvelable, a été signé cet automne entre la STCUM et la Régie autonome des transports parisiens (RATP). Depuis longtemps, les deux sociétés de transport souhaitent mettre à profit leur expertise et leur expérience respectives. Parmi les thèmes retenus figurent la recherche et le développement, les programmes de remplacement des équipements et des systèmes d'exploitation, la gestion en temps réel (autobus), le transport adapté et le service à la clientèle.

Premier bilan environnemental

Par l'adoption d'une nouvelle politique de gestion sur la protection de l'environnement, la STCUM prenait l'engagement de produire annuellement un bilan environnemental. Souhaitant ainsi contribuer au développement durable et à la qualité de vie sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, la Société a ainsi démontré clairement l'importance qu'elle accorde au respect et à la protection de l'environnement.

La publication d'un premier bilan est en quelque sorte une rétrospective des diverses actions mises de l'avant au cours des dix dernières années. Il fournit, en outre, un tableau détaillé des travaux effectués afin de se conformer aux lois environnementales.

Le temps d'un exercice – Des aspects financiers

Résultats financiers 2000

Les résultats financiers 2000 présentent un excédent des revenus sur les dépenses de 9,1 M\$. Ils sont attribuables principalement à l'augmentation de l'achalandage et aux efforts consentis pour respecter le niveau de dépenses autorisées. En effet, l'achalandage de la STCUM a connu une augmentation de 1,6 % comparativement à 1999, passant ainsi de 342 millions de déplacements à 348 millions en 2000. Cette situation favorable s'est traduite par une augmentation de 12 M\$ des revenus-voyageurs.

De leur côté, les besoins en transport adapté continuent d'augmenter et la STCUM a peine à faire face à la demande. Le ministère des Transports du Québec, qui doit subventionner 75 % des dépenses admissibles, a approuvé une enveloppe supplémentaire de 0,4 M\$ pour l'exercice 2000 par rapport aux dépenses réelles de 1999. Compte tenu que les dépenses réelles ont été supérieures à 1 M\$, les municipalités de la CUM ont consenti un effort supplémentaire en finançant l'excédent de 0,6 M\$. Cette décision a permis de maintenir l'offre de service planifiée malgré une hausse importante du coût du déplacement en taxi.

Cote A «high»

L'agence Dominion Bond Rating Service (DBRS) maintient à nouveau la cote de crédit A «high» à la STCUM. Cette cote est supérieure à celle accordée au gouvernement du Québec, à Bombardier et à Hydro-Québec. L'agence reconnaît ainsi la qualité de la gestion de l'entreprise.

Processus budgétaire 2001

Le 15 novembre, le conseil d'administration adoptait le budget 2001, un budget déterminant pour la relance du transport en commun. Celui-ci permettra l'ajout de 20 000 heures de service. En hausse de 3,5 % par rapport à l'année précédente, le budget 2001 atteindra 699 M\$. Pour faire face à l'augmentation des dépenses liées principalement à la flambée des coûts énergétiques et à l'indexation des salaires, les municipalités de la CUM injecteront 5 M\$ de plus dans le transport en commun et certains tarifs seront légèrement augmentés. De plus, l'augmentation prévue de l'achalandage et les hausses de tarifs permettront d'augmenter les revenus-voyageurs de 9 M\$.

La STCUM prévoit investir 453 M\$ dans le maintien et le renouvellement de ses équipements. Le Programme triennal d'investissements 2001-2003 prévoit la somme de 392 M\$ pour la réalisation de projets majeurs et de 61 M\$ pour l'entretien périodique majeur des équipements. Réparties dans une centaine de projets, ces sommes serviront principalement à l'achat d'autobus, au remplacement d'équipements fixes du métro et à une série de mesures visant l'amélioration du service à la clientèle. Le changement du système de réservation téléphonique au Transport adapté, l'implantation de mesures préférentielles aux autobus, l'optimisation des terminus et des points d'attente et la poursuite du programme de remplacement des escaliers mécaniques constituent des projets qui ont été privilégiés pour les prochaines années.

La hausse des dépenses d'exploitation atteindra 25,7 M\$. Les coûts énergétiques représentent à eux seuls 10 M\$ de ce montant. On se rappellera toutefois que la STCUM a conclu, en août 1998, un contrat d'échange (SWAP) qui a pris fin en septembre 2000. Cette entente la protégeait contre les fluctuations du prix du carburant et lui a permis d'économiser plus de 3,4 M\$ par rapport au prix du marché.

Le budget 2001 du Transport adapté atteindra 27,2 M\$. Toutefois, cette somme est insuffisante pour répondre aux besoins sans cesse grandissants de la clientèle qui nécessite des débours de l'ordre de 29,3 M\$, soit 3,4 M\$ de plus que le budget autorisé par le ministère des Transports en 2000. Consciente qu'elle ne peut répondre entièrement à la demande, la STCUM tente de rentabiliser au maximum les sommes consenties à ce chapitre par Québec en mettant de l'avant différentes mesures, dont une meilleure planification et le jumelage des déplacements.



En tout temps - Des améliorations de services offerts à la clientèle

Tarif réduit étendu

Depuis le 1^{er} mars 2000, le tarif réduit sur le réseau de la STCUM est accessible non seulement aux résidents de la CUM mais également aux personnes admissibles au tarif réduit des territoires desservis par la STRSM, la STL et les CIT de la grande région de Montréal munies d'une carte d'accès autorisée. C'est par résolution que le conseil d'administration a adopté un nouveau règlement qui regroupe les règles d'utilisation des divers titres de transport et les critères d'admissibilité au tarif réduit.

La CAM postale : facile et pratique

Depuis octobre 2000, la STCUM offre à la clientèle la possibilité de se procurer la Carte autobus-métro (CAM) par abonnement postal. Près de la moitié des clients interrogés lors d'un sondage mené à l'automne 1999 s'y sont montrés intéressés. Ils y voyaient plusieurs avantages dont celui de ne pas avoir à se déplacer pour se procurer leur CAM, ou encore, le fait d'éviter les files d'attente lors de l'achat de leur titre de transport au début de chaque mois.



Carte touristique

Depuis le 1^{er} mai, la Carte touristique est vendue dans un plus grand nombre de stations pendant la haute saison. Ce titre de transport est maintenant disponible dans 28 stations et est offert pour une durée de un ou trois jours. Destiné principalement aux touristes et aux congressistes, il soutient les efforts du milieu dans la promotion de Montréal.



Les sièges réservés, un +

À l'instar d'autres grandes villes américaines ou européennes, la STCUM a adopté en 1991 des orientations pour accroître l'accessibilité au réseau régulier des personnes à mobilité réduite. Parmi les mesures qui y sont incluses figure celle des sièges réservés. Ainsi, dans chaque autobus et voiture de métro, deux sièges, identifiés par un autocollant où le jaune domine, sont maintenant réservés en priorité aux personnes à mobilité réduite. Les clients sont donc invités à céder ces places au besoin. Une campagne d'information intitulée «Si vous voyez jaune, c'est un siège réservé!» a permis de faire connaître cette mesure et de sensibiliser la clientèle à son respect.



Le réseau des lignes accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant s'agrandit

À cinq reprises au cours de l'année, la STCUM a augmenté le nombre de lignes d'autobus accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. À la fin de 2000, le réseau en comptait 33. Le nombre de ces lignes augmentera au fur et à mesure que la STCUM fera l'acquisition de nouveaux véhicules à plancher surbaissé. Selon l'objectif visé, ces autobus devraient représenter près de 50 % de son parc d'autobus en 2002.



Système ACCES

Devant la croissance considérable des déplacements en transport adapté depuis 20 ans - 175 000 déplacements en 1981 contre 1,3 million en 1999 - la STCUM souhaite remplacer l'actuel système informatique ACCES 1, par un outil plus performant : le progiciel ACCES 5. La STCUM est en attente d'une décision du MTQ quant au financement de 75 % des coûts de ce projet évalués à 6,2 M\$. En plus des économies que devraient générer de meilleurs jumelages, la STCUM vise principalement à réduire le temps requis par la clientèle pour joindre un préposé et obtenir une confirmation pour une demande de déplacement. Les études nécessaires à son implantation se poursuivent.

Nouvelles lignes d'autobus

73 - Dalton

La STCUM a lancé cette ligne d'autobus dans le parc industriel de Ville Mont-Royal. Elle remplace le service de taxi collectif qui assurait cette desserte industrielle depuis janvier 1999. La demande croissante de même que la participation financière de Ville Mont-Royal ont justifié sa création.

74 - Bridge

Cette nouvelle ligne d'autobus a été mise en service afin de répondre aux besoins spécifiques du complexe de Loto-Québec, situé tout près de la Cité du Havre. Ce nouveau service est offert du lundi au vendredi, en périodes de pointe, et est financé en grande partie par Loto-Québec.

Infobus dans les stations

Au cours de l'année, la STCUM a procédé à l'installation de panneaux d'horaires d'énomés «InfoBus» à l'intérieur de 24 stations de métro. Ces panneaux évitent à la clientèle de se rendre à l'extérieur par mauvais temps pour vérifier l'heure de passage de l'autobus. Au cours de l'année 2001, les 65 stations devaient être pourvues de cet outil d'information à la clientèle.



Acquisition de 17 minibus

La STCUM a acquis 17 nouveaux véhicules, qui remplacent ceux achetés en 1994. Ils sont munis, entre autres, d'un hayon hydraulique plus large facilitant l'embarquement des personnes. La rapidité à changer la configuration des sièges permet de maximiser les déplacements et d'accueillir des passagers supplémentaires. Ces nouveaux véhicules offrent également davantage de confort, une douceur de roulement supérieure et une meilleure ventilation.



À temps plein - Partenaire de la vie montréalaise

La STCUM continue de s'associer étroitement à une foule d'activités sociales et culturelles. Des modifications et ajouts de service ont été requis à l'occasion des grands événements de l'année.

Le Grand Prix

Des mesures exceptionnelles ont été mises en place, notamment sur la ligne jaune du métro, à l'occasion de la tenue du Grand Prix les 16, 17 et 18 juin. Cette année, un achalandage record a été enregistré : près de 145 000 personnes par jour ont utilisé le métro pour se rendre sur le site comparativement à 88 000 en 1999.

Les Alouettes de Montréal

Le partenariat avec les Alouettes a été reconduit pour une troisième année consécutive. La navette gratuite, mise sur pied par la STCUM et financée en partie par le club de football, a permis à 78 340 amateurs de football de se rendre au stade Percival-Molson lors des 11 matchs qui ont eu lieu à Montréal durant la saison, soit entre les mois de juin et novembre. Il s'agit d'une hausse de clientèle de 32 % par rapport à l'année précédente.

La Journée de l'Air pur

La STCUM est un partenaire majeur de la Journée de l'Air pur qui s'est déroulée sur l'esplanade de la Place-des-Arts, le 7 juin. À cette occasion, des employés étaient sur place pour animer un stand d'information et faire visiter un autobus à plancher surbaissé.

La Fête des enfants

À l'occasion de la Fête des enfants qui se déroulait au parc Maisonneuve le 20 août, la STCUM a mis en place un service de navettes et devenait ainsi le *transporteur officiel* de cet événement. L'entreprise a également tenu un stand d'information. Une équipe de représentants de la Société a redoublé d'imagination



et d'écoute pour satisfaire la curiosité des petites frimousses qui voulaient visiter un autobus à plancher surbaissé et un véhicule de chef d'opérations. Plus de 50 000 personnes ont assisté à cette fête populaire.

Le Centre canadien d'architecture (CCA)

La STCUM s'est associée au Centre canadien d'architecture à l'occasion de l'exposition «Villes en mouvement» qui s'est tenue du 15 novembre 2000 au 1^{er} avril 2001. Cette exposition illustre comment les infrastructures de transport ont modifié le tissu urbain au cours du siècle dernier à Montréal. On y retrouvait notamment des images extraordinaires de la construction du métro montréalais.

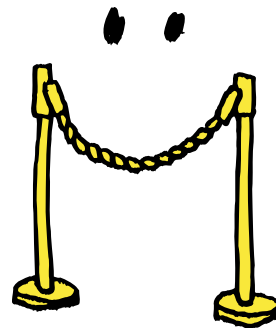


La Journée des Musées

Enfin, pour une quatorzième année consécutive, la STCUM s'est associée avec la



Société des directeurs des musées montréalais en offrant un service d'autobus articulé autour de quatre circuits. Plus de 60 000 personnes ont participé à l'événement dont une part importante a utilisé les navettes pour l'occasion.



Présente en tout temps – Assumer son rôle social

Les bonnes œuvres des employés : un franc succès

L'année 2000 s'est terminée sur une note positive avec *Les bonnes œuvres des employés*. Une somme de plus de 41 600 \$ a été amassée bénévolement par les employés les 23, 24 et 25 novembre dans 12 stations de métro. Du jamais vu! Cette somme dépasse de 35 % celle de l'année dernière. Plus de 450 paniers de Noël ont ainsi été distribués aux quatre coins de la ville dont un bon nombre dans le quartier de la Petite Bourgogne.



Collecte de fonds 2000 : des efforts qui rapportent

La collecte de fonds 2000 a permis de recueillir 306 189,23 \$ dépassant ainsi de 14 % l'objectif fixé à 295 000 \$. La participation des chauffeurs a augmenté de 26 % cette année et mérite d'être soulignée. Trois organismes se partagent cette somme, soit Centraide, qui reçoit 88 211 \$, la Croix-Rouge, 66 783 \$ et, finalement, le Réchaud Bus, 151 193 \$.



Le Réchaud Bus, déjà 5 ans

Le Réchaud Bus a fêté ses cinq ans le 27 janvier. C'est en compagnie du comédien Michel Forget, associé

à l'aventure depuis ses débuts, que l'événement a été souligné. Au cours de ces années, la contribution financière et la participation bénévole des employés et des retraités de la STCUM auront eu comme résultat d'offrir des milliers de repas aux jeunes de la rue. Le nombre d'heures offertes par les bénévoles a permis de

maintenir et d'étendre les bienfaits du Réchaud Bus. En effet cette année, le Réchaud Bus a fourni des collations et des repas complets à une quinzaine d'écoles aux prises avec les problèmes de la faim.

Renaissance Montréal

Pour une huitième année consécutive, la STCUM s'est associée à Renaissance Montréal, un organisme à but non lucratif, pour organiser une collecte de vêtements usagés dans huit stations de métro. L'*Opération Changement de Saison*, tenue entre le 16 et le 20 octobre, a permis d'amasser près de 2 300 sacs de vêtements. Renaissance Montréal vise la formation et la préparation à l'emploi de personnes éprouvant des difficultés à intégrer le marché du travail.



Une pause dans le temps - Hommage aux employés

Nos héros

La STCUM a rendu hommage à plusieurs employés lors de deux réceptions spécialement organisées en leur honneur. Ces derniers ont, dans le cadre de leurs fonctions, posé des actes de civisme remarquables en 1999-2000. Il s'agit du changeur Pierre Colpron; des chauffeurs Jacinthe Vinet, Jean Benoît, Robert Brouillard, Normand Daigneault, Bernard Drouin, Gilles Galarneau, Daniel Richer, Guy Rivard, Serge Sauvageau et Richard Valiquette; de Nathacha Berniqué, commis divisionnaire; de Jean Charrette, électromécanicien et du gérant de station Michel Marchand. Ils ont reçu du directeur général, Jacques Fortin, un certificat de reconnaissance soulignant les gestes qu'ils ont posés.

La soirée Quart de siècle

C'est le 22 janvier qu'avait lieu la soirée «Quart de siècle» célébrant les 25 années de service de 413 employés invités pour l'occasion. Plus de 75 % d'entre eux ont assisté à un cocktail, à un dîner ainsi qu'à une soirée dansante fort animée.

QUART
DE
SIÈCLE



De gauche à droite : Daniel Richer, Richard Valiquette, Bernard Drouin, Jacques Fortin, Michel Marchand et Guy Rivard.



De gauche à droite : Jean Benoît, Serge Sauvageau, Normand Daigneault, Naracha Berniqué, Gilles Galarneau, Jacques Fortin, Jean Charrette, Robert Brouillard et Jacinthe Vinet.

Vivre avec son temps – Des employés compétents

Partenariat en formation technique

Le programme d'alternance travail-études en véhicules lourds routiers adapté à l'autobus et à l'autocar, duquel la STCUM est partenaire, lui permettra de recruter des candidats qui auront suivi une formation sur mesure. Grâce aux stages en milieu de travail, ces étudiants auront eu la chance de mettre à profit leurs connaissances en mécanique diesel. Dès l'année prochaine, la STCUM accueillera douze étudiants qui seront jumelés à des «mécaniciens-coach» qui les encadreront et leur feront profiter de leur expérience.

Prévention du suicide

Le comité sur la prévention du suicide formé en 1999 a proposé un plan d'action pour 2000. Il visait principalement à sensibiliser les employés à la prévention. La première phase visait à démystifier la question du suicide dans le métro. Une lettre a été envoyée avec la paie à tous les employés. Un article dans le journal interne visait à changer certaines perceptions.

À l'automne, des efforts de communication ont été déployés afin de sensibiliser les employés à l'importance de la prévention du suicide. Un dépliant fut alors remis aux employés. De plus, des rencontres ont été organisées avec les employés du métro directement concernés par cette question. Cette approche a donné des résultats.

Ainsi, en 2000, les employés ont signalé plus de 350 personnes qui semblaient être en détresse. De ce nombre, 179 ont mené à des interventions directes de la part d'agents de surveillance auprès de personnes suicidaires. Enfin, signalons que les tentatives de suicide dans le métro de Montréal ont diminué, passant de 29 en 1999 à 21 en 2000.

La STCUM s'est également associée à la campagne de prévention du suicide intitulée «La dépression, c'est une maladie et ça se soigne» organisée par la Fondation québécoise des maladies mentales. Celle-ci se déroulait du 11 septembre au 20 octobre dans le métro, et consistait en de l'affichage et en la tenue de stands d'information à l'intention de la clientèle.

Des emplois plus que populaires

Lors d'un blitz de recrutement de chauffeurs, la STCUM remettait 7 100 formulaires de demande d'emploi les 27 et 28 mars 2000, soit 2 900 formulaires de plus que l'année précédente. Grâce à cette opération, la STCUM a renouvelé sa banque de candidats en vue d'embaucher environ 150 chauffeurs au cours des deux prochaines années.



**Allez chercher de l'aide
avant qu'ils n'aillent trop loin**

La majorité des personnes qui souffrent de dépression ont des idées suicidaires. La dépression, c'est une maladie. Ça se soigne.

Fondation québécoise des maladies mentales
www.fqmm.qc.ca
(514) 525-6000

STCUM

Pour voyager dans le temps – Un patrimoine en mémoire

Prix Orange d'Héritage-Montréal

Le jury d'Héritage-Montréal, un organisme œuvrant à la protection du patrimoine mont-réalais, a décerné cette année son prix Orange en patrimoine à la STCUM pour la restauration de la verrière de Marcelle Ferron, sise à la station de métro Champ-de-Mars. Pour Héritage-Montréal, la STCUM a assumé avec brio ses responsabilités de fiduciaire en entreprenant la restauration de cette murale intégrée à l'enveloppe du bâtiment.

La station Île-Sainte-Hélène change de nom

Les membres du conseil d'administration ont adopté une résolution visant à changer le nom de la station Île-Sainte-Hélène par celui de Jean-Drapeau. Cette décision rend hommage à ce grand bâtisseur grâce à qui le métro a vu le jour en 1966. Le choix de cette station s'explique par le fait qu'elle fut la porte d'entrée du site de l'Expo 67, une autre de ses plus illustres réalisations.

La STCUM accueille la statue d'Émilie Gamelin

La STCUM a accueilli dans l'édicule Sainte-Catherine de la station Berri-UQAM la statue de Mère Émilie Gamelin, fondatrice des Sœurs de la Providence. Première statue à être érigée dans le métro de Montréal, cette œuvre d'environ deux mètres de hauteur, créée par le sculpteur Raoul Hunter, vient enrichir la galerie d'art du métro.



La STCUM en chiffres



Revenus (en milliers de dollars)	678 011
A. Contribution des municipalités de la CUM	231 600
B. Voyageurs	296 956
C. Contributions diverses	68 036
D. Subventions du gouvernement du Québec	64 583
E. Autres	16 836



Dépenses (en milliers de dollars)	675 364
A. Autobus et métro	530 397
B. Service de la dette et du financement	65 143
C. Fonds d'amortissement	37 557
D. Transport adapté	24 987
E. Maintien des actifs	11 271
F. Fonds des dépenses en immobilisations	5 614
G. Dépenses imprévues	395

En lien avec la clientèle

Commentaires et plaintes

Commentaires écrits et appels téléphoniques (incluant ceux faits par Internet).

Nombres de commentaires et plaintes

1998	16 396
1999	15 904
2000	19 481

Nous observons une augmentation de plus de 22 % comparativement à l'année 1999, qui est attribuable, entre autres, à l'ajout de personnel et au nombre croissant de commentaires transmis par courrier électronique.

TELBUS

TELBUS, le système téléphonique informatisé donnant les temps de passage des autobus, a répondu à 11 840 496 appels durant l'année, soit une moyenne de près de 32 351 appels quotidiens. Il s'agit d'une progression de 10 % par rapport à 1999.

1996	7 531 339
1997	8 655 807
1998	9 957 392
1999	10 795 550
2000	11 840 496

Planibus

Le Planibus est un dépliant donnant de l'information sur l'horaire et le parcours d'une ligne d'autobus. Au cours des trois périodes de distribution, soit celles de janvier, juin et septembre, plus de 3,5 M de Planibus ont été distribués à la clientèle.

Infobus

Les Infobus sont des panneaux présentant les temps de passage et le tracé d'une ligne d'autobus à un point donné. Les quelque 3 300 Infobus répartis sur le territoire de la STCUM sont mis à jour trois fois par année.

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

En 2000, le Centre de renseignements a répondu à 3 264 125 appels, en hausse de 10,3 % par rapport à l'année précédente. De ce nombre, 16 % ont été traités par les préposés, les autres appels ont été pris en charge par le système de réponse vocale.

Site Internet

L'achalandage du site Internet a atteint 1 575 591, soit une moyenne de plus de 4 300 visiteurs par jour. Le programme gouvernemental visant à brancher les familles de même qu'un nouvel outil de mesure plus précis de l'achalandage du site constituent les principaux facteurs de la croissance de la fréquentation du site Internet.



Fiabilité du métro*

(Nombre d'incidents de 5 minutes et plus)

	1998**	1999	2000
Matériel roulant	249	303	358
Équipements fixes	72	51	46
Méfais, personnes malades	333	441	408
Exploitation des trains	42	47	58
Personnel, divers	4	4	5
Causes externes	8	9	8
Toutes les causes	708	855	883

Délais (en minutes)*

	1998**	1999	2000
Matériel roulant	2 318	2 564	3 036
Équipements fixes	1 115	724	826
Méfais, personnes malades	4 030	4 390	4 282
Exploitation des trains	291	349	412
Personnel divers	29	55	52
Causes externes	200	208	96
Toutes les causes	7 983	8 290	8 704

* Les méthodes de calcul ont été modifiées cette année. Les données varient donc par rapport à celles publiées dans les précédents rapports annuels. La nouvelle méthode offre une information plus précise.

** À ces données, il faut ajouter 3 016 minutes et 9 incidents dans la catégorie causes externes, afin de tenir compte de la tempête de verglas.

Ponctualité des autobus

Performance exprimée en %

	1997	1998	1999	2000
Cible (-1,+3 min.)	78,33	78,22	72,19	76,8
Avance (-5,-2min.)	13,47	12,59	19,89	14,6
Retard (+4,+5 min.)	8,20	9,19	7,92	9,6

Véhicules et réseau

Le parc de véhicules

1 600 autobus

1 144 autobus standards

456 autobus à plancher surbaissé

759 voitures de métro

336 MR-63

423 MR-73

89 minibus de transport adapté

7 minibus urbains

Le réseau

176 lignes d'autobus (dont 20 en service de nuit)
11 voies réservées couvrant 45,5 km
4 lignes de métro totalisant 65 km de voie et desservant 65 stations

Accidents avec dommages impliquant un autobus ou un minibus

	1996	1997	1998	1999	2000
	2 781	2 986	2 844	2 897	3 153

Les kilomètres parcourus en 2000

Autobus	73 625 998
Métro	58 000 471
Minibus de transport adapté	3 093 201

Grille tarifaire

	1996	1997	1998	1999	2000
CAM					
Tarif ordinaire	44,50 \$	45 \$	45 \$	46 \$	47 \$
Tarif réduit	18,50 \$	19 \$	19 \$	19,50 \$	20 \$
CAM hebdo					
Tarif ordinaire	-	-	12 \$	12,25 \$	12,50 \$
Tarif réduit	-	-	6 \$	6,25 \$	6,50 \$
Lisière de six tickets					
Tarif ordinaire	7,75 \$	8 \$	8 \$	8,25 \$	8,25 \$
Tarif réduit	3,75 \$	4 \$	4 \$	4,25 \$	4,25 \$
Espèces					
Tarif ordinaire	1,85 \$	1,85 \$	1,85 \$	1,90 \$	2 \$
Tarif réduit	1 \$	1 \$	1 \$	1 \$	1 \$
Carte touristique					
1 jour	5 \$	5 \$	5 \$	5 \$	7 \$
3 jours	12 \$	12 \$	12 \$	12 \$	14 \$

Ventes de titres de transport

Nombre de titres vendus	Tarif ordinaire	Tarif réduit
CAM	2,3 millions	1,1 million
CAM hebdo	2,8 millions	168 000
Lisière de six tickets	6,1 millions	2 millions
Païement en espèce	24 millions	3 millions
Carte touristique		
1 jour	98 546	
3 jours	27 494	

Réseau du métro

Les stations les plus achalandées

(entrées)

McGill	11 149 026
Berri-UQAM	10 007 535
Henri-Bourassa	7 949 365
Longueuil	7 358 875
Guy-Concordia	7 136 028

La journée la plus achalandée le jeudi 14 décembre 2000 avec 828 226 entrées

Réseau des autobus

Les lignes les plus achalandées

(achalandage moyen quotidien un jour de semaine)

80-Avenue du Parc	15 900
165-Côte-des-Neiges	19 200
535-Voie réservée du Parc/Côtes-des-Neiges	32 700
	67 800
139-Pie-IX	32 600
505-Voie réservée Pie-IX	7 000
	39 600
67-Saint-Michel	39 200
121-Sauvé/Côte-Vertu	35 300
69-Gouin	29 700

Achalandage annuel

Environ 348 millions de déplacements ont été enregistrés, en hausse de 6 millions par rapport à 1999, pour une augmentation de près de 1,8%. Soulignons qu'au Transport adapté, 1 261 744 déplacements ont été effectués (ce total est comptabilisé dans le précédent).

L'effectif au 31 décembre 2000

Domaines d'activités	1998	1999	2000
Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	287	299	297
Contremaîtres	112	116	116
Gestionnaires	151	154	167
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	108	104	96
Professionnels syndiqués	165	182	184
Commis divisionnaires	203	204	185
Agents de surveillance	150	139	146
Employés de bureau syndiqués	569	568	592
Chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes	3 571	3 551	3 617
Employés d'entretien	1 778	1 801	1 869
Total	7 094	7 118	7 269

La représentation des femmes

Les femmes forment 16 % de l'effectif de l'entreprise, une progression de 1 % par rapport à 1999.

Syndicats et associations de l'entreprise

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

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

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

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

Fraternité des constables et agents de la paix de la STCUM

Syndicat des professionnelles et professionnels de la STCUM

Association des chefs d'opérations - Réseau des autobus

Association des chefs d'opérations - Réseau du métro

Association des contremaîtres

Association des cadres - STCUM

Le conseil d'administration

De gauche à droite

Monsieur Achille Polcaro, conseiller municipal de Montréal

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

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

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

Monsieur Jean-Guy Deschamps, conseiller municipal de Montréal

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

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

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

Monsieur Yves Leblanc, représentant des citoyens de Montréal

* Nomination

Le 20 décembre 2000, M. Pierre-Yves Melançon a été nommé président du conseil d'administration de la STCUM en remplacement de M. Frank Zampino qui occupe désormais le poste de vice-président.



Le comité de vérification

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

Monsieur Jacques Fortin, directeur général

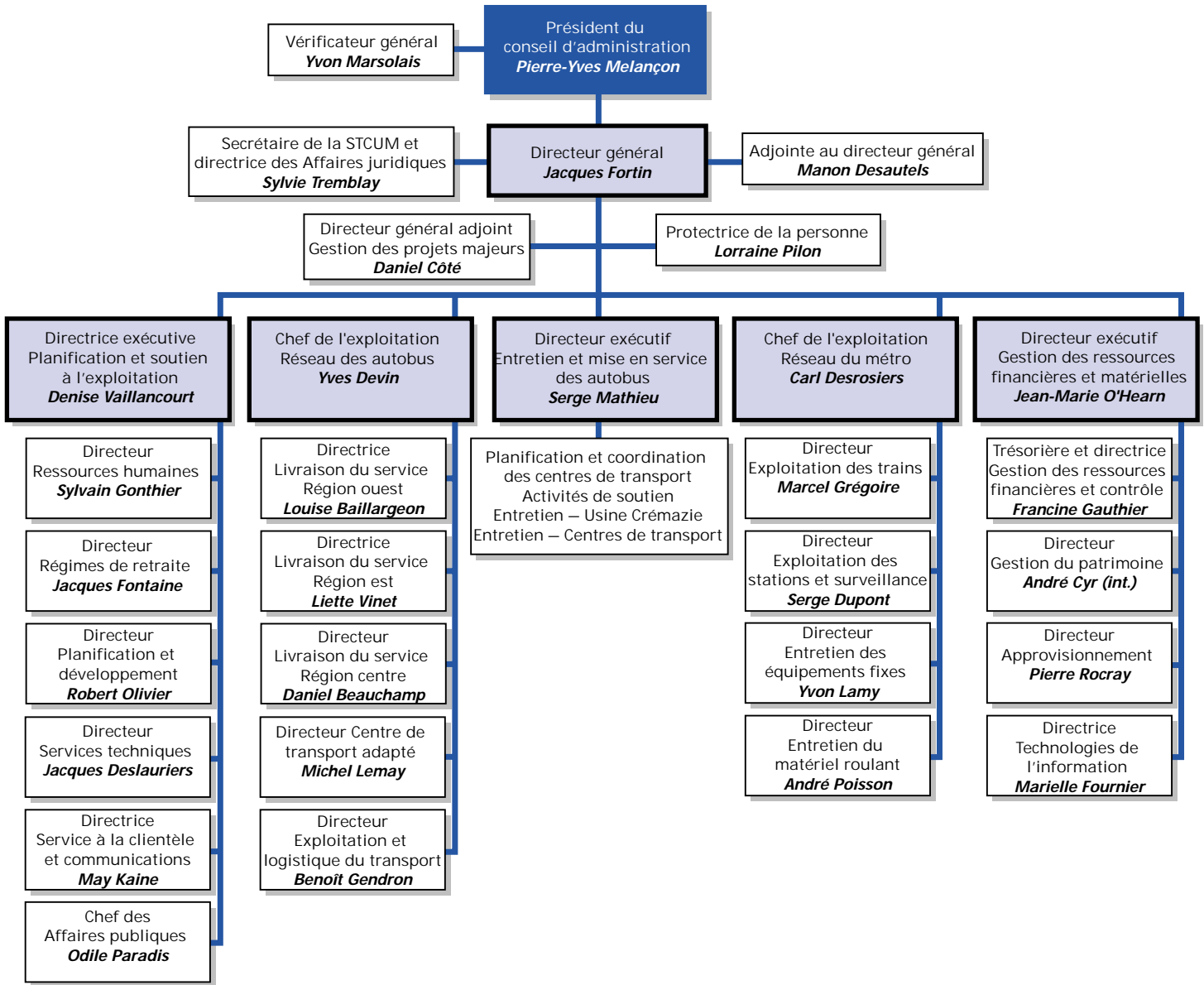
Monsieur Ovide T. Baci, maire de la ville de Roxboro

Monsieur Jean-Guy Deschamps, conseiller municipal de Montréal

Monsieur Michel Bélanger, F.C.A.

Monsieur L. André Poirier, C.A.

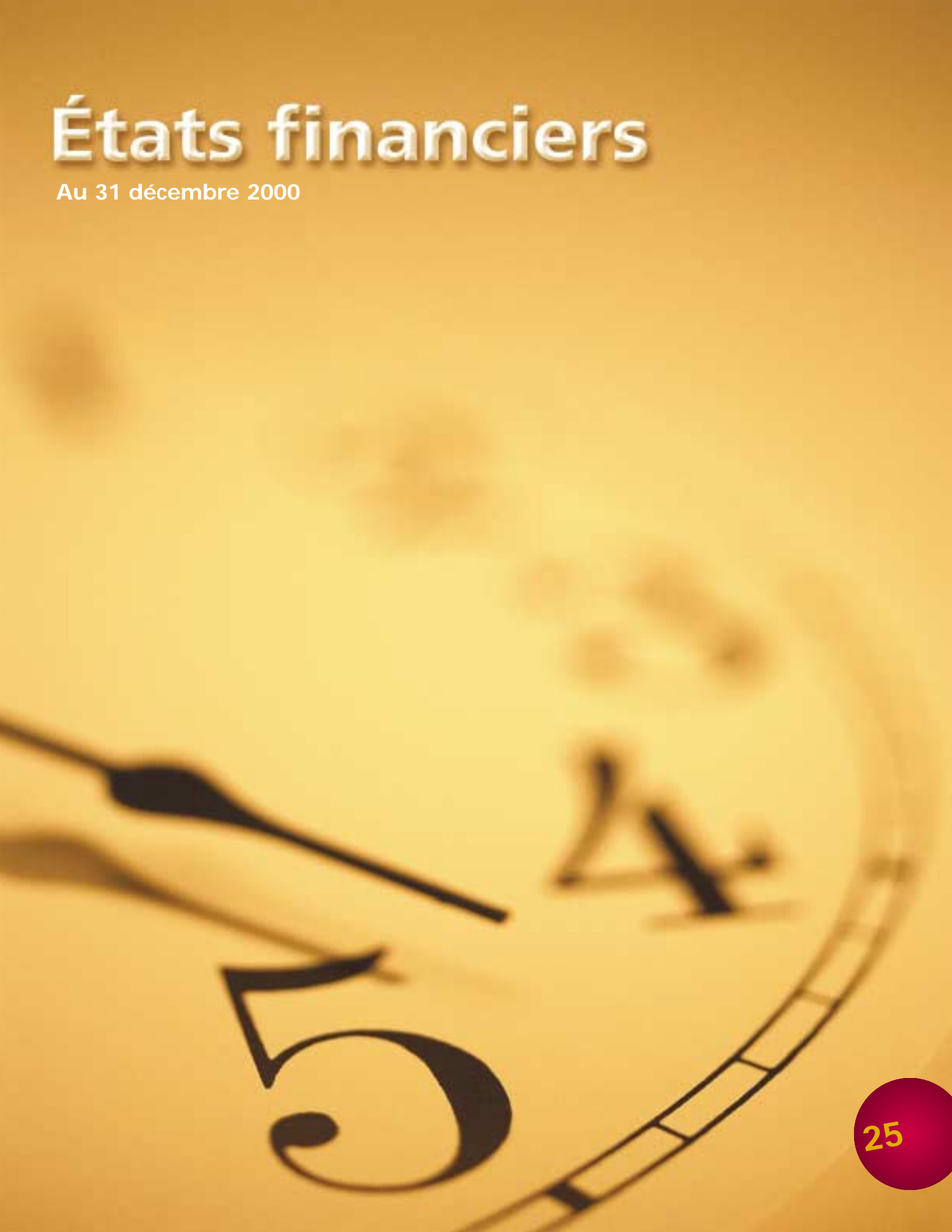
Organigramme



Les employés en soutien à l'entreprise

États financiers

Au 31 décembre 2000



Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

États financiers

Au 31 décembre 2000

Sommaire

Rapport des vérificateurs	27
États financiers	
État des activités financières	28
État des activités d'investissement	29
Bilan	30
État des fonds réservés	31
État de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme	32
État de l'évolution de la situation financière	33
Notes complémentaires	35
Renseignements supplémentaires	43

Rapport des vérificateurs

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

Nous avons vérifié le bilan de Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 2000 ainsi que les états des activités financières, des activités d'investissement, des fonds réservés, de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers soient exempts d'inexactitudes importantes. 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 donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2000, ainsi que des résultats de ses opérations et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec.



Société en nom collectif
Comptables agréés

Montréal
Le 13 mars 2001

État des activités financières

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

(en milliers de dollars)

	Budget	2000	1999
Revenus			
Voyageurs (note 4)	289 635	296 956	285 145
Contribution des municipalités du territoire de la CUM (note 5)	231 600	231 600	254 600
Subventions du gouvernement du Québec (note 6)	69 097	64 583	57 877
Contributions de l'Agence métropolitaine de transport (note 7)	64 800	66 233	70 030
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (note 8)	1 803	1 803	831
Autres revenus	13 548	16 836	14 160
	<u>670 483</u>	<u>678 011</u>	<u>682 643</u>
Revenus relatifs aux activités d'investissement (note 9)	—	4 131	6 973
Revenus de placements du fonds d'amortissement	—	5 037	2 553
	<u>670 483</u>	<u>687 179</u>	<u>692 169</u>
Dépenses			
Service autobus et métro	523 181	530 397	541 893
Service de transport adapté	24 036	24 987	24 085
Service de la dette et frais de financement (note 10)	40 191	38 077	36 328
Dépenses imprévues	5 848	395	850
Maintien des actifs	11 500	11 271	9 232
	<u>604 756</u>	<u>605 127</u>	<u>612 388</u>
Autres activités financières			
Remboursement en capital	31 951	25 966	29 604
Remboursement de la dette effectué par le fonds d'amortissement	—	35 731	21 273
Transfert à l'état des activités d'investissement			
Contributions à même les revenus généraux	3 407	5 614	4 570
Contributions à même les revenus spécifiques	—	4 131	6 973
	<u>35 358</u>	<u>71 442</u>	<u>62 420</u>
	<u>640 114</u>	<u>676 569</u>	<u>674 808</u>
Excédent des activités financières avant affectations			
	<u>30 369</u>	<u>10 610</u>	<u>17 361</u>
Affectations			
Surplus accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours	5 000	6 487	538
Virement aux fonds réservés			
Contributions à même les revenus généraux	(35 369)	(38 657)	(30 132)
Contributions à même les revenus spécifiques	—	(5 037)	(2 553)
Virement pour le remboursement de la dette provenant des fonds réservés	—	35 731	21 273
	<u>(35 369)</u>	<u>(7 963)</u>	<u>(11 412)</u>
Excédent	<u>—</u>	<u>9 134</u>	<u>6 487</u>

État des activités d'investissement

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

(en milliers de dollars)

	2000	1999
Sources de financement		
Emprunt à long terme émis	21 338	105 000
Transfert de l'état des activités financières		
Contributions à même les revenus généraux	5 614	4 570
Contributions à même les revenus spécifiques	4 131	6 973
Fonds réservés	2 600	4 904
	<u>33 683</u>	<u>121 447</u>
Dépenses d'investissement		
Immeubles	804	—
Réseau initial et les prolongements du métro	53	97
Améliorations aux infrastructures du métro	—	403
Matériel roulant - autobus	880	—
Matériel roulant - autres	3 216	951
Équipement de bureau et logiciels	7 121	9 741
Machinerie, outillage et équipement	226	—
Immobilisations en cours	31 225	70 825
	<u>43 525</u>	<u>82 017</u>
Financement réalisé (à réaliser) de l'exercice	<u>(9 842)</u>	<u>39 430</u>

Bilan

au 31 décembre 2000

(en milliers de dollars)

31 décembre
2000

1^{er} janvier
2000

Acifif

Actif à court terme

Encaisse	8 599	13 041
Acceptation bancaire, au coût, échéant en janvier 2001	1 995	2 992
Certificats de dépôt, au coût, échéant en janvier 2001	7 797	—
Encaisse et placements affectés (note 11)	82 423	75 560
Subventions du gouvernement du Québec à recevoir (note 12)	11 409	13 394
Contributions de l'Agence métropolitaine de transport à recevoir	13 465	14 982
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal à recevoir	901	911
Autres débiteurs (note 13)	36 491	19 150
Refinancement en cours	—	10 570
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	14 609	15 254
Tranche exigible à court terme des créances à long terme (note 16)	22 385	25 192
	<u>200 074</u>	<u>191 046</u>

Immobilisations (note 14)	888 169	906 550
Frais reportés (note 15)	3 286	—
Créances à long terme (note 16)	210 257	232 941
	<u>1 301 786</u>	<u>1 330 537</u>

Passif et Avoir

Passif à court terme

Emprunts à court terme	65 021	43 909
Comptes fournisseurs et frais courus (note 17)	87 089	93 365
Revenu reporté à l'exercice suivant	9 134	6 487
Versements exigibles sur la dette à long terme (note 18)	57 828	71 836
	<u>219 072</u>	<u>215 597</u>

Dette à long terme (note 18)	417 742	433 570
Subventions reportées	223 446	238 395
	<u>860 260</u>	<u>887 562</u>

Avoir

Montants à pourvoir dans le futur (note 19)	(28 259)	(30 376)
Fonds réservés	47 990	52 469
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	421 795	420 882
	<u>441 526</u>	<u>442 975</u>
	<u>1 301 786</u>	<u>1 330 537</u>

État des fonds réservés

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

(en milliers de dollars)

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

État de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

(en milliers de dollars)

	2000
Solde au début de l'exercice	420 882
Ajouter	
Acquisitions d'immobilisations	43 525
Remboursement de la dette à long terme	71 836
Amortissement des subventions reportées	14 949
	<u>130 310</u>
Déduire	
Amortissement des immobilisations	61 906
Réduction des créances à long terme	25 491
Émission de dettes à long terme	
activités d'investissement	21 338
activités financières	20 662
	<u>129 397</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u><u>421 795</u></u>

État de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

(en milliers de dollars)

2000

Activités de fonctionnement

Excédent	9 134
Éléments n'impliquant aucun mouvement de liquidités	
Affectation de l'excédent de l'exercice précédent	(6 487)
Virement aux fonds réservés	<u>1 100</u>
	3 747
Éléments n'affectant pas le fonctionnement	
Transfert à l'état des activités d'investissement	5 614
Remboursement en capital	25 966
Virement aux fonds réservés	<u>37 557</u>
	72 884
Variation nette des éléments hors caisse	
Subventions et contributions à recevoir	3 512
Débiteurs	(17 341)
Refinancement en cours	10 570
Stocks	645
Créditeurs et frais courus	(6 276)
Frais reportés	(3 286)
Montants à pourvoir dans le futur	<u>2 117</u>
Liquidités provenant des activités de fonctionnement	<u>62 825</u>

Activités d'investissement

Acquisitions d'immobilisations et liquidités utilisées des activités d'investissement	<u>(43 525)</u>
---	-----------------

Activités de financement

Émission de dettes à long terme	42 000
Remboursement de dettes à long terme	(61 697)
Portion des émissions affectées au refinancement	(20 662)
Subventions, contributions et autres liées aux activités d'investissement	4 131
Revenus de placements du fonds d'amortissement	<u>5 037</u>
Liquidités utilisées des activités de financement	<u>(31 191)</u>
Diminution des liquidités	(11 891)
Situation des liquidités au début	<u>47 684</u>
Situation des liquidités à la fin	<u>35 793</u>

Les liquidités sont composées de l'encaisse, des acceptations bancaires, des certificats de dépôt et des emprunts à court terme.

Notes complémentaires

au 31 décembre 2000

1- Statut et nature des activités

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

2- Changements de conventions comptables

Le 1^{er} janvier 2000, la Société a adopté prospectivement les nouvelles conventions comptables publiées dans le Manuel de présentation de l'information financière municipale. Les principales modifications sont l'élimination de la comptabilité par fonds, le remplacement complet du jeu d'états financiers, l'adoption de la méthode de la comptabilité d'exercice pour les revenus et les dépenses et l'amortissement des immobilisations et leur présentation au bilan. De plus, pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, le bilan n'est pas présenté sur une base comparative avec les données 1999. L'effet global de ces modifications sur l'avoir est présenté sous la rubrique *Montants à pourvoir dans le futur*.

Ces modifications comptables ont entraîné les impacts suivants sur l'état des activités financières et le bilan de la Société :

(en milliers de dollars)

2000

Dépenses

Augmentation des dépenses

Service autobus et métro

Bénéfices de vacances

Congés de maladie

1 448

231

1 679

Diminution de l'excédent

(1 679)

Bilan

Augmentation (diminution) de l'actif

Immobilisations

Créances à long terme

(1 503 112)

232 642

(1 270 470)

Augmentation (diminution) du passif

Comptes fournisseurs et frais courus

Subventions reportées

Revenu reporté à l'exercice suivant

29 938

223 446

(1 679)

251 705

Diminution de l'avoir

Montants à pourvoir dans le futur

Investissement net dans les éléments d'actif à long terme

(28 259)

(1 493 916)

(1 522 175)

Notes complémentaires

au 31 décembre 2000

3- Énoncé des principales conventions comptables

Principes comptables

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

États financiers cumulés

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

Revenus et dépenses

La Société utilise la méthode de la comptabilité d'exercice selon laquelle les revenus et les dépenses sont comptabilisés à l'exercice au cours duquel ont lieu les transactions ou les faits.

Les revenus et les dépenses sont comptabilisés de façon brute en tenant compte des particularités suivantes:

Les dépenses reliées aux régimes de retraite des employés sont enregistrées sur base de caisse.

Stocks

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

Fonds réservés

Fonds d'amortissement

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

Fonds de roulement

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

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées selon la méthode d'amortissement linéaire selon les périodes suivantes:

Terrains	40 ans
Immeubles	40 ans
Réseau initial et les prolongements du métro	40 et 100 ans
Améliorations aux infrastructures du métro	40 et 100 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Matériel roulant - autobus	16 ans
Matériel roulant - autres	5 ans et 10 ans
Infrastructures régionales	15 et 25 ans
Équipement de bureau et logiciels	5 et 10 ans
Machinerie, outillage et équipement	15 et 25 ans
Immobilisations en cours	Selon la catégorie d'immobilisations (10, 15, 16, 20, 25 et 40 ans)

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

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

Amortissement du montant à pourvoir dans le futur

Le montant à pourvoir dans le futur pour les banques de maladie et les bénéficiaires de vacances accumulées avant le 1^{er} janvier 2000 est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans. La dépense enregistrée à l'état des activités financières représente le plus élevé de l'amortissement ou des déboursés annuels.

État du coût des services municipaux

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

Notes complémentaires

au 31 décembre 2000

4- Revenus voyageurs

(en milliers de dollars)

	Budget	2000	1999
Service autobus et métro	272 157	277 947	266 045
Service de transport adapté	940	926	920
Revenus régionaux ⁽¹⁾	16 538	18 083	18 180
	<u>289 635</u>	<u>296 956</u>	<u>285 145</u>

⁽¹⁾ Les revenus régionaux attribuables à la Société proviennent du partage de la vente des titres de transport métropolitain.

5- Contribution des municipalités du territoire de la CUM

(en milliers de dollars)

	Budget	2000	1999
Contribution versée au cours de l'exercice	231 600	231 600	231 600
Virement d'une portion de l'excédent de l'exercice 1998 (conformément au budget de 1999)	—	—	23 000
	<u>231 600</u>	<u>231 600</u>	<u>254 600</u>

6- Subventions du gouvernement du Québec

Les subventions du gouvernement du Québec se détaillent comme suit :

(en milliers de dollars)

	Budget	2000	1999
Immobilisations ^(a)	48 734	45 375	38 878
Service de transport adapté ^(b)	19 063	19 394	17 556
Indemnisation de la crise du verglas	—	(186)	1 443
Implantation des autobus à plancher surbaissé	1 300	—	—
	<u>69 097</u>	<u>64 583</u>	<u>57 877</u>

a) Programme d'aide au transport en commun :

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est éligible à des subventions relatives aux dépenses admissibles (achat d'autobus, construction d'immeubles, rénovation des stations de métro, rénovation de voitures de métro et autres dépenses spécifiques) qu'elle a encourues au cours de l'exercice 2000 à des taux variant de 50 % à 75 %.

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

b) Transport adapté aux personnes handicapées :

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

Notes complémentaires

au 31 décembre 2000

7- Contributions de l'Agence métropolitaine de transport

Les contributions de l'Agence métropolitaine de transport se détaillent comme suit :

(en milliers de dollars)

	Budget	2000	1999
Reliée aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	40 420	41 800	41 190
Reliée aux déplacements sur les lignes d'autobus métropolitaines ^(a)	6 169	6 102	6 077
Reliée aux équipements et infrastructures ^(b)	2 493	2 532	2 432
	49 082	50 434	49 699
Financement de la dette - trains de banlieue ^(c)	15 718	15 799	20 331
	<u>64 800</u>	<u>66 233</u>	<u>70 030</u>

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 nécessaires au réseau de transport métropolitain par autobus. Au 31 décembre 2000, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Malgré ce transfert de propriété éventuel, la Société demeure responsable du service de la dette afférent au financement de ces biens. Cependant, l'Agence rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci et le service de la dette, déduction faite de toute subvention gouvernementale.

c) Trains de banlieue :

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

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

8- Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

Cette contribution, déterminée par un décret gouvernemental, 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. La contribution de l'exercice s'élève à 1 802 598 \$. (831 193 \$ en 1999).

9- Revenus relatifs aux activités d'investissement

(en milliers de dollars)

	2000	1999
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport relativement aux rénovations des stations de métro	1 411	5 231
Subvention relative à l'implantation des autobus à plancher surbaissé	1 767	1 645
Produit de disposition d'immeubles	900	—
Transfert des actifs du métro selon les exigences légales	53	97
	<u>4 131</u>	<u>6 973</u>

Notes complémentaires

au 31 décembre 2000

10- Service de la dette et frais de financement

(en milliers de dollars)

	Budget	2000	1999
Frais de financement à court terme	2 136	4 033	4 412
Service de la dette – intérêts	39 386	36 381	35 699
Revenus d'intérêts	(1 331)	(2 337)	(3 783)
	<u>40 191</u>	<u>38 077</u>	<u>36 328</u>

11- Encaisse et placements affectés

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Encaisse	298	2 400
Certificat de dépôt, au coût	6 262	3 520
Bons du trésor, au coût non amorti	—	10 408
Acceptations bancaires	—	15 071
Obligations et coupons d'obligations, au coût non amorti (valeur marchande 75 297 \$, 42 259 \$ au 1 ^{er} janvier 2000)	74 839	43 484
Intérêts à recevoir	1 024	677
	<u>82 423</u>	<u>75 560</u>

12- Subventions du gouvernement du Québec à recevoir

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Immobilisations	2 165	3 895
Service de transport adapté	6 307	6 035
Indemnisation de la crise du verglas	1 030	2 349
Implantation des autobus à plancher surbaissé	1 907	1 115
	<u>11 409</u>	<u>13 394</u>

13- Autres débiteurs

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Revenus régionaux à recevoir	3 671	4 108
Versements pour accidents de travail à récupérer	3 540	4 861
Réclamations de taxes aux gouvernements	983	972
Comptes clients généraux	8 318	5 418
Dépôt pour l'achat d'autobus	17 452	—
Autres	2 527	3 791
	<u>36 491</u>	<u>19 150</u>

Notes complémentaires

au 31 décembre 2000

14- Immobilisations

(en milliers de dollars)

2000

	Coût	Amortissement	Valeur nette	Coût au 1 ^{er} janvier
Terrains	4 591	163	4 428	4 591
Immeubles	87 567	3 181	84 386	84 148
Réseau initial et les prolongements du métro	320 325	16 834	303 491	320 272
Améliorations aux infrastructures du métro	19 174	971	18 203	18 322
Améliorations locatives	4 104	483	3 621	4 104
Matériel roulant - autobus	119 593	14 926	104 667	118 713
Matériel roulant - autres	13 713	2 375	11 338	10 497
Infrastructures régionales	11 065	3 961	7 104	3 040
Équipement de bureau et logiciels	70 686	8 336	62 350	59 017
Machinerie, outillage et équipement	6 718	570	6 148	6 492
Immobilisations en cours	292 539	10 106	282 433	277 354
	<u>950 075</u>	<u>61 906</u>	<u>888 169</u>	<u>906 550</u>

Au 31 décembre 1999, la Société possédait des immobilisations pour une somme de 2 372 603 000 \$ avant d'amortir selon les nouvelles normes comptables municipales entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2000.

Subventions reportées	<u>238 395</u>	<u>14 949</u>	<u>223 446</u>	<u>238 395</u>
-----------------------	----------------	---------------	----------------	----------------

15- Frais reportés

Au cours de l'exercice, la Société a entrepris un important programme de réfection des équipements fixes du métro. Ce programme a engendré des coûts de l'ordre de 3 286 362 \$ en 2000 principalement pour la réalisation d'études préliminaires au projet.

Ces dépenses de nature capitalisable seront financées par règlement d'emprunt et feront l'objet d'une subvention selon le programme d'aide au transport en commun. Or, au 31 décembre 2000, le ministère des Affaires municipales n'avait pas encore approuvé le règlement d'emprunt.

16- Créances à long terme

(en milliers de dollars)

31 décembre
2000

1^{er} janvier
2000

Montant à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme (note 18)		
Gouvernement du Québec	184 266	193 816
Agence métropolitaine de transport	48 376	64 317
	<u>232 642</u>	<u>258 133</u>
Tranche exigible à court terme	(22 385)	(25 192)
	<u>210 257</u>	<u>232 941</u>

Notes complémentaires

au 31 décembre 2000

17- Comptes fournisseurs et frais courus

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Fournisseurs	13 519	9 286
Frais courus	4 283	5 012
Salaires et charges sociales	23 142	28 048
Congés de maladie à payer	11 775	12 605
Vacances à payer	18 163	17 771
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	2 592	3 920
Intérêts curus	7 214	8 172
Autres	6 401	8 551
	<u>87 089</u>	<u>93 365</u>

18- Dette à long terme

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt variant de 5,00 % à 9,6 %, (4,85 % à 11,50 % en 1999) échéant de mars 2001 à février 2010	475 570	505 406
Versements exigibles sur la dette à long terme	(57 828)	(71 836)
	<u>417 742</u>	<u>433 570</u>

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

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

(en milliers de dollars)

2001	57 828
2002	29 959
2003	55 574
2004	77 772
2005	58 759
2006 et suivants	195 678
Total des paiements minimums exigibles	<u>475 570</u>

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

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Montants accumulés au fonds d'amortissement	82 423	75 560
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
Des municipalités du territoire de la CUM	160 505	171 713
Du gouvernement du Québec	184 266	193 816
De l'Agence métropolitaine de transport	48 376	64 317
	<u>393 147</u>	<u>429 846</u>
	<u>475 570</u>	<u>505 406</u>

Notes complémentaires

au 31 décembre 2000

19- Montants à pourvoir dans le futur

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Bénéfices de vacances	16 716	17 771
Congés de maladie	11 543	12 605
	<u>28 259</u>	<u>30 376</u>

La variation de 2 117 \$ entre le 1^{er} janvier 2000 et le 31 décembre 2000 a été imputée à l'état des activités financières.

20- Engagements

a) Baux à long terme :

La Société s'est engagée d'après des baux à long terme échéant du 31 décembre 2001 au 31 octobre 2010 à verser une somme de 33 654 637 \$ pour des locaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4 694 653 \$ en 2001, 4 521 840 \$ en 2002, 4 670 691 \$ en 2003, 4 582 834 \$ en 2004 et 4 505 037 \$ en 2005.

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

b) Contrat d'impartition de la centrale informatique :

La Société s'est engagée à verser une somme totale de 4 279 356 \$, soit 2 139 678 \$ annuellement pour 2001 et 2002, pour l'impartition de sa centrale informatique.

c) Devises étrangères :

La Société s'est engagée, auprès d'une institution bancaire, à acheter pour les deux prochains exercices 17 741 000 francs français à un taux prédéterminé représentant 4 459 890 \$CAN. Cette entente a été négociée dans le but de protéger la Société du risque de fluctuation des devises sur le marché, compte tenu qu'un contrat avec un fournisseur est payable en partie en francs français.

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

La Société s'est engagée d'après un contrat avec une firme d'ingénieurs pour une somme maximale de 21 000 000 \$ pour les exercices 2001 à 2005 afin d'établir et opérer un bureau de projets responsable de la réalisation du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro.

21- Régimes de retraite

Les régimes de retraite de la Société sont des régimes contributifs à prestations déterminées. Des évaluations actuarielles ont été effectuées en 1998 afin de déterminer la valeur actualisée des prestations au prorata des années de service. Ces évaluations ont démontré des surplus de l'ordre de 297 243 000 \$. L'actif des caisses de retraite est basé sur la juste valeur où les fluctuations sont étalées sur 3 ans. Au 31 décembre 2000, l'actif des caisses de retraite et la valeur actualisée des prestations de retraite constituées n'étaient pas disponibles. À titre indicatif, ces valeurs extrapolées s'élevaient respectivement à 2 303 887 000 \$ et 1 882 680 000 \$ au 31 décembre 1999. En l'an 2000, la Société n'a constaté aucune dépense à l'état des activités financières ayant obtenu des congés de cotisation.

22- Éventualités

Le total des montants réclamés par les parties demandresses s'établit à 13 144 240 \$ (17 065 338 \$ en 1999). Ces réclamations sont constituées de recours collectifs, de causes individuelles, de blessures corporelles, de dommages matériels et de divers autres litiges. La Société a provisionné au 31 décembre 2000 un montant jugé suffisant pour ces réclamations.

Renseignements supplémentaires

Renseignements supplémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

Transfert à l'état des activités d'investissement

(Contribution à même les revenus généraux)

(en milliers de dollars)

	Budget	2000	1999
Service autobus et métro	1 411	4 090	4 570
Service de transport adapté	1 496	1 524	—
Maintien des actifs	500	—	—
	<u>3 407</u>	<u>5 614</u>	<u>4 570</u>

Immobilisations

(en milliers de dollars)

	Solde au 01-01-2000	Acquisition	Reclassement	Amortissement	Solde au 31-12-2000
Terrains	4 591	—	—	163	4 428
Immeubles	84 148	804	2 615	3 181	84 386
Réseau initial et les prolongements du métro	320 272	53	—	16 834	303 491
Améliorations aux infrastructures du métro	18 322	—	852	971	18 203
Améliorations locatives	4 104	—	—	483	3 621
Matériel roulant - autobus	118 713	880	—	14 926	104 667
Matériel roulant - autres	10 497	3 216	—	2 375	11 338
Infrastructures régionales	3 040	—	8 025	3 961	7 104
Équipement de bureau et logiciels	59 017	7 121	4 550	8 336	62 352
Machinerie, outillage et équipement	6 492	226	—	570	6 148
Immobilisations en cours	277 354	31 225	(16 042)	10 106	282 431
	<u>906 550</u>	<u>43 525</u>	<u>—</u>	<u>61 906</u>	<u>888 169</u>

Au 31 décembre 1999, la Société possédait des immobilisations pour une somme de 2 372 603 000 \$ avant d'amortir selon les nouvelles normes comptables municipales entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2000.

Renseignements supplémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

Dette à long terme

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Obligations, 30 000 000 \$		
11,50 %, échéant le 17 juillet 2000	—	19 140
Obligations, 39 500 000 \$		
11,50 %, échéant le 14 décembre 2000	—	16 591
Obligations, 48 000 000 \$		
9,50 %, échéant le 5 décembre 2001 ^(a)	22 626	22 626
Obligations, 70 000 000 \$		
7,75 %, échéant le 30 septembre 2000	—	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 \$		
8,15 %, échéant le 2 juin 2003 ^(b)	18 500	18 500
Obligations, 52 000 000 \$		
7,50 %, échéant le 23 septembre 2003 ^(b)	19 550	19 550
Obligations, 50 000 000 \$		
6,90 %, échéant le 3 mars 2004 ^(b)	26 200	26 200
Obligations, 50 000 000 \$		
9,60 %, échéant le 9 décembre 2004	19 460	19 460
Obligations, 40 000 000 \$		
8,40 %, échéant le 12 mai 2000	—	7 770
9,10 %, échéant le 12 mai 2005 ^(c)	20 195	20 195
Obligations, 30 000 000 \$		
7,50 %, échéant le 19 juillet 2000	—	9 062
8,40 %, échéant le 19 juillet 2005 ^(c)	11 242	11 242
Obligations, 10 500 000 \$		
6,10 %, échéant le 12 mars 2000	—	2 255
6,50 %, échéant le 12 mars 2001	2 435	2 435
Obligations, 30 000 000 \$		
7,10 %, échéant le 18 juillet 2001 ^(a)	14 940	14 940
8,10 %, échéant le 18 juillet 2006 ^(c)	15 060	15 060

Renseignements supplémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

Dettes à long terme (suite)

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
Obligations, 30 000 000 \$		
5,25 %, échéant le 5 juin 2000	—	3 150
5,65 %, échéant le 5 juin 2001	3 400	3 400
6,00 %, échéant le 5 juin 2002	3 675	3 675
6,25 %, échéant le 5 juin 2003	2 415	2 415
6,50 %, échéant le 5 juin 2004	2 605	2 605
6,60 %, échéant le 5 juin 2005	2 815	2 815
6,75 %, échéant le 5 juin 2006	3 040	3 040
6,85 %, échéant le 5 juin 2007	3 280	3 280
Obligations, 40 000 000 \$		
4,85 %, échéant le 4 juin 2000	—	5 293
5,10 %, échéant le 4 juin 2001	5 717	5 717
5,20 %, échéant le 4 juin 2002	6 174	6 174
5,25 %, échéant le 4 juin 2003	6 668	6 668
5,70 %, échéant le 4 juin 2008 ^(c)	11 248	11 248
Obligations, 35 000 000 \$		
5,00 %, échéant le 8 avril 2002 ^(c)	11 250	11 250
5,10 %, échéant le 8 avril 2004	14 745	14 745
5,40 %, échéant le 8 avril 2009 ^(c)	9 005	9 005
Obligations, 30 000 000 \$		
4,85 %, échéant le 6 août 2000	—	2 275
5,10 %, échéant le 6 août 2001	2 410	2 410
5,30 %, échéant le 6 août 2002	2 560	2 560
5,40 %, échéant le 6 août 2003	2 710	2 710
5,50 %, échéant le 6 août 2004	12 575	12 575
5,90 %, échéant le 6 août 2009 ^(c)	7 470	7 470
Obligations, 25 000 000 \$		
6,30 %, échéant le 16 février 2003 ^(c)	5 731	—
6,40 %, échéant le 16 février 2004	2 187	—
6,50 %, échéant le 16 février 2005	7 507	—
6,60 %, échéant le 16 février 2006	1 662	—
6,70 %, échéant le 16 février 2007	1 780	—
6,80 %, échéant le 16 février 2008	1 906	—
6,85 %, échéant le 16 février 2009	2 041	—
6,85 %, échéant le 16 février 2010	2 186	—

Renseignements supplémentaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2000

Dette à long terme (suite)

(en milliers de dollars)

	31 décembre 2000	1 ^{er} janvier 2000
<hr/>		
Obligations, 17 000 000 \$		
5,60 %, échéant le 20 décembre 2005 ^(c)	17 000	—
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ ^(d)		
8,04 %, échéant le 24 janvier 2006 ^(a)	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ ^(d)		
6,75 %, échéant le 9 décembre 2006 ^(a)	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ ^(d)		
6,09 %, échéant le 12 décembre 2007 ^(a)	30 000	30 000
Emprunt bancaire 40 000 000 \$ ^(d)		
6,77 %, échéant le 9 décembre 2009 ^(c)	40 000	40 000
Total	<u>475 570</u>	<u>505 406</u>

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

^(d) 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.