

RAPPORT ANNUEL 1993

GAGNER LE PARI...



«Gagnons le pari de l'achalandage»,
tel est le slogan que la STCUM a adopté pour
promouvoir le Plan de relance du transport en commun
auprès de son personnel. Ce slogan a inspiré le concepteur-graphiste
qui a choisi le billard, un jeu d'adresse et de stratégie, pour illustrer
le dynamisme et les efforts que fait l'entreprise pour atteindre son objectif.

SOMMAIRE

M essage du président du Conseil d'administration	2
M ot du directeur général	3
L e Conseil d'administration	4
D ixième entreprise en importance au Québec	6
L es faits saillants de l'année	10
M iser sur la relance du transport en commun	14
U n tableau de bord bien rempli	20
U ne entreprise en mouvement	22
D es gages d'appréciation	24
L e registre des finances	26
L es états financiers	28



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Lorsqu'en 1992 nous avons annoncé que nous nous engageons dans la réalisation d'un véritable Plan de relance du transport en commun, plusieurs étaient sceptiques. Comment, en effet, pouvions-nous penser mettre en place un aussi ambitieux programme alors que nous faisons face à la pire crise financière de notre histoire?

Convaincus que nous devons agir avant qu'il ne soit trop tard, nous avons gagné l'appui de nos employés et des élus municipaux de la CUM. Grâce à eux, nous avons pu mettre en œuvre une quarantaine de projets et concrétiser ainsi nos engagements envers la clientèle.

En effet, malgré la situation de l'emploi dans la région et en dépit des deux perturbations de service importantes que nous avons connues au cours de l'année, nous avons enfin réussi à stabiliser notre achalandage, et l'analyse des tendances nous permet de croire que le nombre de déplacements devrait augmenter dans un avenir rapproché. De plus, nos sondages nous révèlent que les nouveaux produits que nous avons lancés ont connu un succès dès leur implantation, que la clientèle est davantage satisfaite du service que nous lui offrons et que la STCUM est mieux perçue dans l'opinion publique.

Même si l'esprit de la relance nous a transportés toute l'année, nous n'avons pas pour autant perdu de vue notre objectif d'assurer une gestion serrée des fonds publics. D'ailleurs, à l'instar de 1992, nos résultats financiers affichent un surplus de près de 14,5 millions de dollars. Ils témoignent donc des efforts que nous avons consentis pour améliorer notre situation.

Ces résultats sont encourageants. Ils nous indiquent en quelque sorte que nous avons fait les bons choix au bon moment. Certes, il nous reste encore du chemin à parcourir avant d'arriver à destination, mais nous sommes confiants de relever le défi et de gagner le pari de l'achalandage!

Robert Perreault

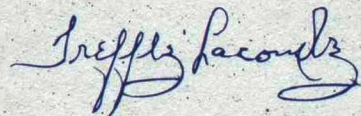
MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La STCUM s'est engagée en 1992 à entreprendre un important virage-clientèle afin d'améliorer son service et ainsi augmenter son achalandage. Pour nous, cette démarche devait nécessairement être réalisée de concert avec nos employés qui, directement ou indirectement, participent quotidiennement à la livraison du service. Afin de les mobiliser à l'atteinte de nos objectifs, l'équipe de direction s'est donné des phares en adoptant une vision qui s'incarne dans deux valeurs fondamentales, soit le respect et la rigueur.

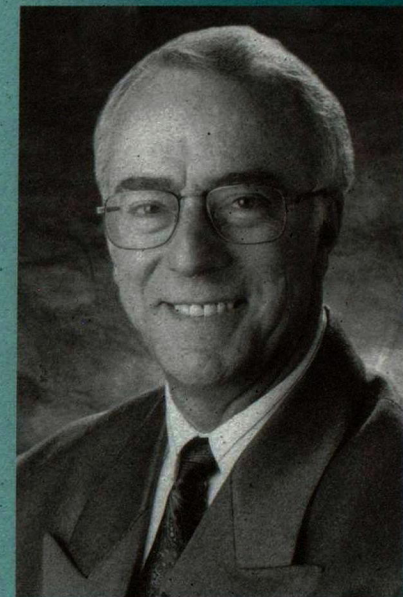
Je me suis fait un devoir de rencontrer le plus grand nombre d'employés afin de partager cette vision et je puis vous assurer qu'ils appuient notre démarche d'amélioration continue. En valorisant la communication directe et plus personnalisée, j'ai été à même de constater que nous devons ajuster quelque peu notre gestion des ressources humaines, de façon à ramener la personne au cœur de nos interventions. C'est dans cette optique que l'équipe de direction a travaillé à définir, adopter et diffuser nos orientations en relations de travail.

Ainsi, en développant des relations plus étroites avec nos partenaires syndicaux, nous sommes arrivés à négocier avec eux des ententes de gré à gré, et, ce faisant, à renouveler leur convention collective jusqu'en janvier 1997.

Le succès de notre démarche-clientèle passe donc par l'engagement de nos employés ainsi que par l'amélioration du climat de travail et de nos relations avec nos syndicats. C'est par cette voie que nous réussissons, à l'intérieur de nos moyens financiers, à accroître la qualité de nos services et à démontrer à la clientèle que nous sommes en mesure de faire la différence.



Trefflé Lacombe



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Robert Perreault
Président

Conseiller municipal de la Ville de Montréal

Monsieur Raymond Savard
Vice-président

Maire de la Ville de Verdun

Monsieur Paul Blier

Choisi parmi les citoyens des banlieues de Montréal

Monsieur Jean Durivage

Conseiller municipal de la Ville de Montréal

Monsieur Michel Hamelin

Président du Comité exécutif
de la Communauté urbaine de Montréal

Monsieur Malcolm C. Knox

Maire de la Ville de Pointe-Claire

Monsieur Yvon Labrosse

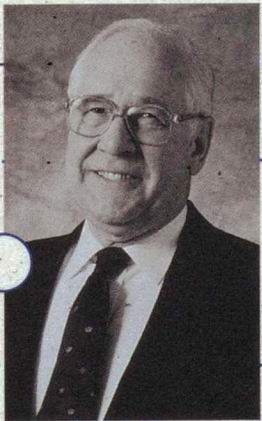
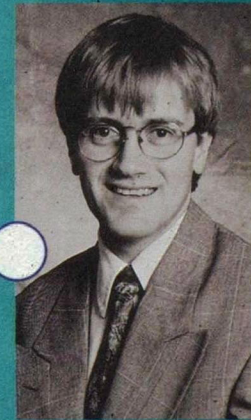
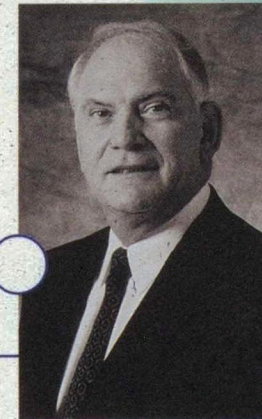
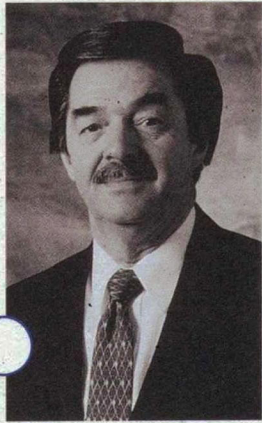
Maire de la Ville de Montréal-Est

Monsieur Gaétan Lévesque

Choisi parmi les citoyens de Montréal

Madame Ginette L'Heureux

Conseillère municipale de la Ville de Montréal



DIXIÈME ENTREPRISE EN IMPORTANCE AU QUÉBEC *

La mission de la STCUM est de favoriser et d'organiser les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur le territoire qu'elle dessert. Elle veut ainsi répondre au besoin social de mobilité des personnes et contribuer au développement économique et à la qualité de vie de la Communauté urbaine de Montréal et de la région métropolitaine. À cette fin, la Société s'engage à planifier, développer, implanter et exploiter un réseau de transport en commun de classe mondiale, qui soit reconnu tant pour l'excellence et la qualité de son service à la clientèle que pour la saine gestion de ses ressources. Elle fait également la commercialisation et la promotion de l'utilisation des transports collectifs.

Pour remplir sa mission, la Société compte d'abord sur son personnel qu'elle respecte et dont elle reconnaît les mérites. Motivé et responsable à l'égard des buts de l'entreprise, il constitue sa force et la meilleure garantie d'un service de qualité.

Pour offrir ses services, la STCUM doit maintenir en bon état les équipements et installations qui lui sont confiés. Elle peut compter sur les ressources financières qu'elle génère ou qui lui sont attribuées et ce, en assurant une saine gestion.

UN OBJECTIF
L'AUGMENTATION
DE L'ACHALANDAGE

UNE PRIORITÉ
LA CLIENTÈLE

DES VALEURS
LE RESPECT ET LA RIGUEUR

RÉPARTITION DE LA MAIN-D'OEUVRE RÉGULIÈRE

	1990	1991	1992	1993
Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	536	527	499	506
Gestionnaires	235	205	198	200
Cadres et professionnels	307	264	276	290
Employés de bureau non syndiqués	38	34	33	34
Commis divisionnaires	220	217	213	210
Agents de surveillance	143	154	142	135
Employés de bureau syndiqués	578	558	558	542
Chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes	3909	3799	3928	3925
Employés d'entretien	2024	1917	1911	1867
TOTAL	7990	7675	7758	7709

* Classement effectué par le journal *Les Affaires* en fonction du budget et du nombre d'employés.

11,4%

sont des femmes, dont
377 occupent le poste de chauffeur,
64 occupent celui de changeur et
31 celui d'opérateur de métro

REPRÉSENTATION DES FEMMES

1989	1990	1991	1992	1993
8,6 %	10 %	9,2 %	10,7 %	11,4 %

6,2%

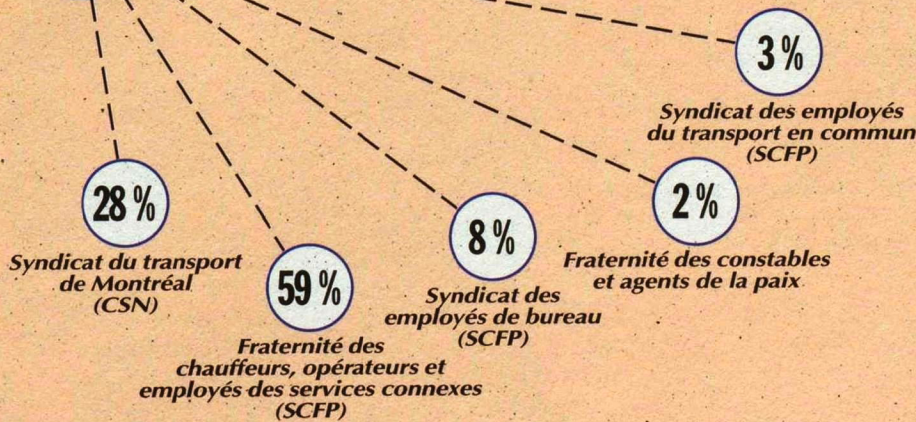
sont des minorités
visibles et ethniques

REPRÉSENTATION DES MINORITÉS VISIBLES ET ETHNIQUES

1989	1990	1991	1992	1993
5 %	5,7 %	5,6 %	5,9 %	6,2 %

87%

appartiennent à l'une ou l'autre
des cinq unités d'accréditation



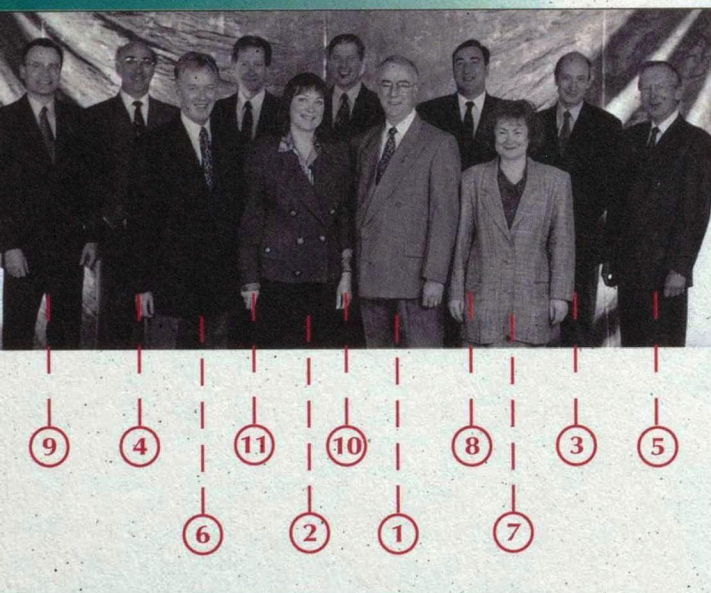
Budget 1993
722 824 M \$

Moyenne d'âge
du personnel

42 ans

Nombre moyen
d'années de service
dans l'entreprise

13 ans



LE COMITÉ DE DIRECTION

- 1 **Monsieur Trefflé Lacombe**
Directeur général
- 2 **Madame Élaïne Binette**
Directrice du
Service des ressources humaines
- 3 **Monsieur Xavier Ceccaldi**
Directeur exécutif -
Planification et action commerciale
- 4 **Monsieur Roger C. Choquette**
Directeur exécutif -
Métro et trains de banlieue
- 5 **Monsieur Robert Dion**
Vérificateur général
- 6 **Monsieur Martin Girard**
Directeur du
Cabinet du directeur général
- 7 **Madame Lorraine Pilon**
Directrice du
Service des communications
- 8 **Monsieur Michel Rhéaume**
Trésorier et
directeur exécutif - Finances
- 9 **Monsieur Daniel Robert**
Secrétaire et
directeur du Contentieux
- 10 **Monsieur Jacques Rompré**
Directeur exécutif -
Construction et entretien majeur
- 11 **Monsieur Michel Ste-Marie**
Directeur exécutif -
Transport de surface

LE COMITÉ DES FINANCES

- Monsieur Robert Perreault**
Président
Président du Conseil d'administration
- Monsieur Trefflé Lacombe**
Directeur général
- Monsieur Michel Rhéaume**
Trésorier et
directeur exécutif - Finances
- Monsieur Daniel Robert**
Secrétaire et
directeur du Contentieux
- Monsieur Raymond Savard**
Maire de la Ville de Verdun et
Vice-président
du Conseil d'administration

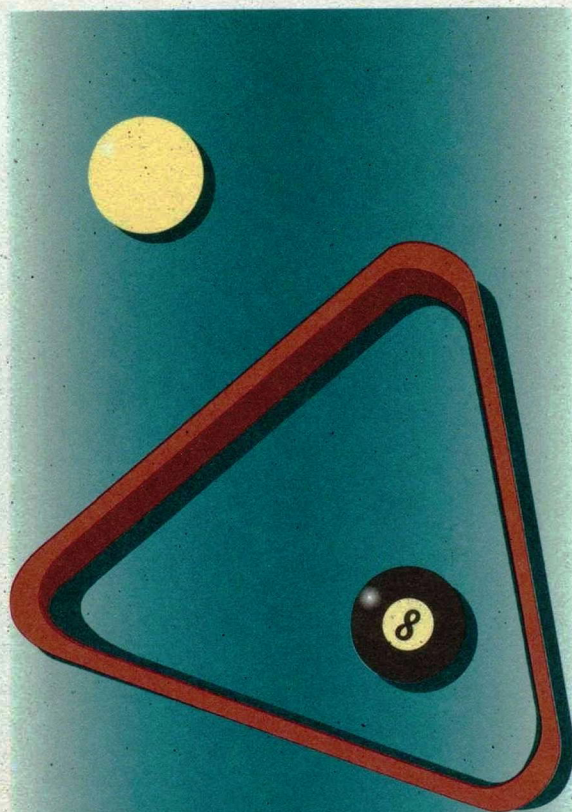
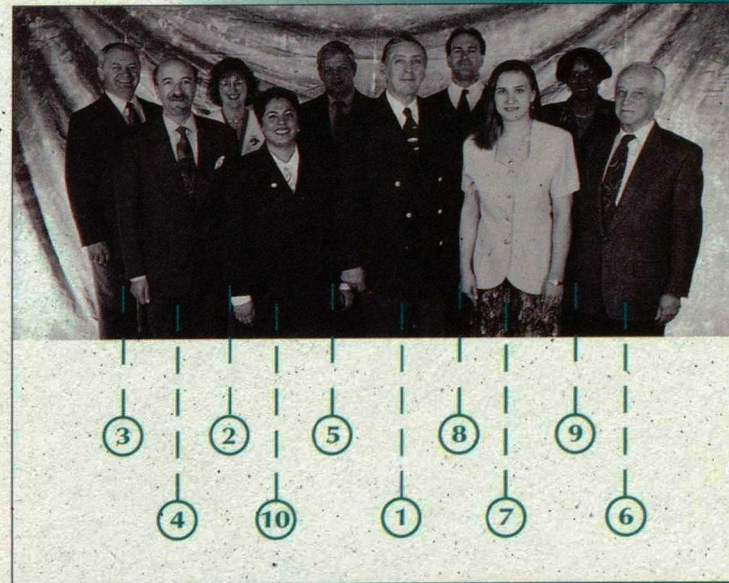
LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

- Monsieur Malcolm C. Knox**
Président
Membre du Conseil d'administration
- Monsieur Trefflé Lacombe**
Directeur général
- Monsieur Robert Dion**
Vérificateur général
- Monsieur Jacques Dubois**
Directeur de la vérification interne
de Loto-Québec
- Monsieur Jean Durivage**
Membre du Conseil d'administration
- Monsieur Yvon Marsolais**
Comptable agréé et associé
Bourgeois, Marsolais et associés

LE COMITÉ D'EXAMEN DES PLAINTES

Le Comité d'examen des plaintes existe depuis 1987. Son rôle consiste à s'assurer que chaque plainte sérieuse, qu'elle soit de nature discriminatoire, raciste, ou encore reliée à la conduite dangereuse, au harcèlement, aux propos obscènes ou injurieux, fasse l'objet d'une enquête complète auprès du plaignant et de l'employé concerné et que les mesures prises, le cas échéant, soient satisfaisantes.

- 1 Monsieur Robert Kouri**
Président
- 2 Madame Roxanne Corbeil**
Coordonnatrice
Chef de la Section
relations avec la clientèle
Service des communications
- 3 Monsieur Pierre-André Duchesneau**
Directeur du Service de la surveillance
Direction exécutive -
Construction et entretien majeur
- 4 Monsieur André Haddad**
Directeur
Administration et ressources humaines
Direction exécutive -
Transport de surface
- 5 Monsieur Mario Léonard**
Directeur
Exploitation des stations
Direction exécutive -
Métro et trains de banlieue
- 6 Monsieur Gaspard Massue**
Représentant du Forum
des citoyens âgés
- 7 Madame Magdalena Natkaniec**
Représentante de la clientèle étudiante
- 8 Monsieur Normand Parisien**
Représentant de Transport 2000
- 9 Madame Fran Riley**
Représentante des
communautés ethniques
- 10 Madame Anissa Sadrouline**
Secrétaire aux relations publiques
Service des communications

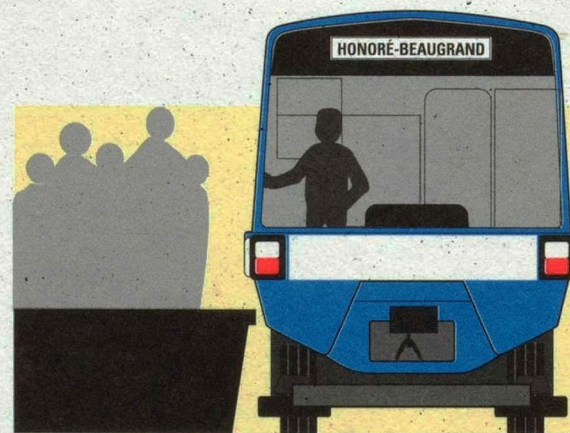




LES FAITS SAILLANTS DE L'ANNÉE

LE GRAND REMUE-MÉNAGE

Plutôt que de déboursier quelque 10 M \$ dans la rénovation de son siège social, la STCUM a choisi de courtiser le marché locatif et d'élire domicile à la Place Bonaventure pour les quinze prochaines années. Cette décision est motivée également par le désir de favoriser une plus grande efficacité en regroupant 600 employés répartis dans sept lieux de travail différents. Ce projet d'envergure a été réalisé entièrement par le personnel de l'entreprise.

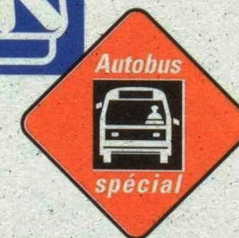


CONDUITE À UN AGENT SUR LA LIGNE 1

Tout comme sur les lignes 2 et 5 du métro, les trains de la ligne 1 sont opérés par un seul agent depuis le 21 juin 1993. En plus de représenter un défi au plan technologique, cet important projet a généré une réduction de coûts de l'ordre de 2,5 M \$ en 1993.

MODIFIER SON TRAIN-TRAIN QUOTIDIEN

La première phase des travaux de modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes s'est déroulée de juin à septembre. Afin de proposer une solution alternative à environ 10 000 usagers, la STCUM a ajouté près de 17 000 heures de service pour les desservir par autobus. Ce service spécial a été fort apprécié de la clientèle qui n'a pas manqué de transmettre ses félicitations aux responsables de la bonne marche des opérations, notamment aux chauffeurs et aux chefs d'opérations.



TELBUS: LE DERNIER-NÉ DES OUTILS D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE

Implanté en août 1993, le nouveau système téléphonique automatisé sur les horaires d'autobus enregistre des résultats impressionnants. En effet, après quatre mois seulement d'existence, 787 500 appels y ont été logés. Ces résultats sont le fruit d'un énorme travail réalisé par l'équipe de gestion de projet, mais aussi par les employés responsables de concevoir et d'apposer quelque 13 000 numéros de téléphone sur les 8 000 panneaux d'arrêt, et par ceux devant veiller à actualiser les données dans le système.

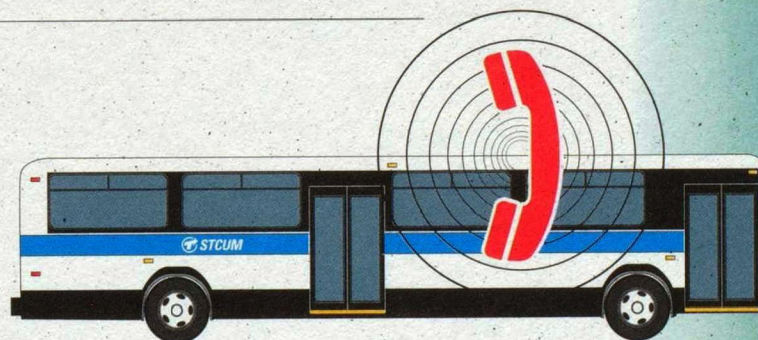


UN BON TERRAIN D'ENTENTE

La STCUM a ratifié avec la grande majorité de ses employés des contrats de travail jusqu'en janvier 1997 et ce, dans le respect des dispositions de la Loi 102, soit le gel des échelles salariales et la récupération de 1 % de la masse salariale. Ces ententes témoignent d'une volonté commune de poursuivre les efforts entrepris pour améliorer le service à la clientèle et ainsi augmenter l'achalandage.

SÉCURITÉ À BORD, D'ABORD!

Afin d'accroître la sécurité à bord des autobus et d'améliorer le service à la clientèle, des équipements de radiocommunication ont été installés dans plus de 900 véhicules, ce qui permet aux chauffeurs de communiquer directement avec leur centre de transport s'ils ont besoin d'aide ou d'information. En se dotant d'un tel système, la STCUM se place à la fine pointe de la technologie et imite en cela plusieurs transporteurs publics dans le monde.





150 AUTOBUS DÉCLARENT FORFAIT

En septembre, la STCUM s'est vue dans l'obligation de retirer de la circulation quelque 150 autobus ayant dépassé leur durée de vie utile afin de procéder à des travaux d'entretien majeur sur leur structure. Comme elle ne disposait pas de véhicules supplémentaires, elle a dû interrompre le service sur une trentaine de lignes les moins achalandées et ce, pendant une semaine.



FÊTE DES AUTOBUS NOUVEAUX

Le 30 novembre dernier, la STCUM a reçu les 60 premiers autobus d'une série de 400 commandés à la firme Novabus de Saint-Eustache. Ces autobus de type CLASSIC comportent plusieurs améliorations et offrent désormais une garantie de 12 ans plutôt que de 7 ans. C'est avec plaisir et soulagement que la STCUM a souligné l'arrivée de ces nouveaux véhicules.

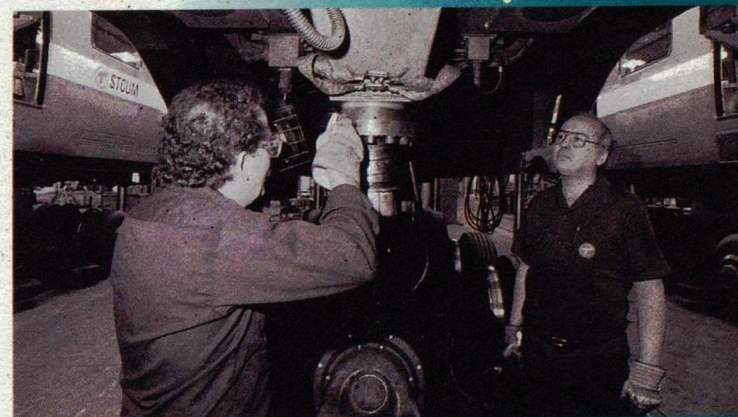
LE MÉTRO, C'EST POUR DEMAIN QU'ON L'ENTRETIENT!

Dans le cadre de son programme de restauration des tunnels du métro, la STCUM a poursuivi ses travaux sur la ligne 2 – orange. Ainsi, du 12 septembre au 12 décembre, les stations Rosemont, Laurier, Mont-Royal et Sherbrooke ont été fermées les dimanches seulement, et la clientèle était invitée à utiliser le service spécial d'autobus mis en place pour pallier la situation. Afin de bien informer sa clientèle, la STCUM a orchestré une campagne de communication qui lui a d'ailleurs valu un prix d'excellence de la Société des relationnistes du Québec.



PRÈS DE LA MOITIÉ DES VOITURES DE MÉTRO REBROUSSENT CHEMIN

Ayant détecté un problème de soudure sur les pivots de quelques voitures de métro fraîchement rénovées par la firme AMF, la STCUM décide, pour des raisons de sécurité, d'inspecter toute sa flotte de MR-63 afin de vérifier si le problème n'est pas généralisé. Ce faisant, elle n'a d'autre choix que de diminuer de moitié son offre de service dans le métro durant environ une semaine. Cette décision a été judicieuse puisque les inspections ont démontré que 83 % des voitures MR-63 nécessitaient des réparations. Selon un sondage réalisé juste après cet événement, il ressort que la STCUM a bien géré cette crise et qu'elle a même marqué des points dans l'opinion publique: En effet, 90 % des répondants ont affirmé que la STCUM a bien agi en retirant ces voitures, 73 % ont estimé avoir été bien informés et 30 % ont dit se sentir davantage en sécurité depuis cette perturbation, contre seulement 5 % qui ont répondu l'être moins.



AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE ET AMÉLIORATION DU SERVICE AU TRANSPORT ADAPTÉ

Le nombre de déplacements effectués par le Centre de transport adapté a augmenté de 9 % en 1993. De plus, une enquête réalisée à l'automne révèle que les usagers accordent une note de satisfaction de 77 sur 100 au service offert par les chauffeurs de minibus. Cette enquête démontre également qu'entre 1992 et 1993, le degré de satisfaction est passé de 12 % à 51 % pour le traitement des plaintes et de 41 % à 63 % pour l'aide apportée par les chauffeurs de taxi.



LES EFFORTS DE RELANCE PORTENT FRUIT!

La STCUM a fait des gains importants dans l'opinion publique : son image s'est sensiblement améliorée et la clientèle est davantage satisfaite de la qualité de son service. Mais plus encore, elle a réussi à stabiliser son achalandage à 336 millions de déplacements. Une bonne nouvelle puisque 1993 est la première année sans baisse depuis 1988! Tous les détails dans les pages qui suivent.

le journal de montreal
UNE NOUVELLE CLIENTÈLE
POUR LES SERVICES DE LA STCUM

LE DEVOIR
La STCUM ébranle les automobilistes

La Presse

Le Plan de relance de la STCUM
lui réussit bien

The Gazette
MUCTC is on right track

MISER SUR LA RELANCE DU TRANSPORT EN COMMUN

L'année 1993 a été marquée par la poursuite du Plan de relance du transport en commun qui vise l'augmentation de l'achalandage de 4 % d'ici à 1996. Initialement, ce plan comportait une trentaine de projets d'amélioration. La Société a réussi à en réaliser une quarantaine avec le même budget. Une quinzaine de projets ont vu le jour en 1993 et ont remporté un franc succès auprès de la clientèle. Voici les résultats qu'ils ont obtenus.

PRENDRE LE TRANSPORT EN COMMUN,



C'EST INTELLIGENT.



420 Express Notre-Dame-de-Grâce

SERVICES RAPIDES

Express Ouest 420 – Notre-Dame-de-Grâce
Plus de 900 usagers chaque jour qui estiment gagner en moyenne 14 minutes par déplacement. Les clients accordent à ce service une note de satisfaction de 90 sur 100.

**Prolongement des voies réservées
Henri-Bourassa et Crémazie**



ZONES INDUSTRIELLES

Réaménagement de la desserte d'Ahuntsic

13 % de nouveaux clients et 15 % se disent plus avantagés parce qu'ils font moins de correspondances.

Réaménagement des dessertes de Saint-Michel et de Villeray

2 % de nouveaux clients.



DESSERTES LOCALES

Réaménagement dans Verdun

Hausse de 18 % de l'achalandage sur les lignes modifiées.
Les clients disent gagner jusqu'à 9 minutes par déplacement.

Réaménagement dans Villeray

2 % de nouveaux clients.

AMÉLIORATION DU CONFORT

Aménagement du terminus Henri-Bourassa

Amélioration des conditions d'attente de quelque 23 000 usagers chaque jour.

Aménagement du terminus Atwater

Amélioration des conditions d'attente de quelque 10 000 usagers chaque jour.

Installation d'abribus

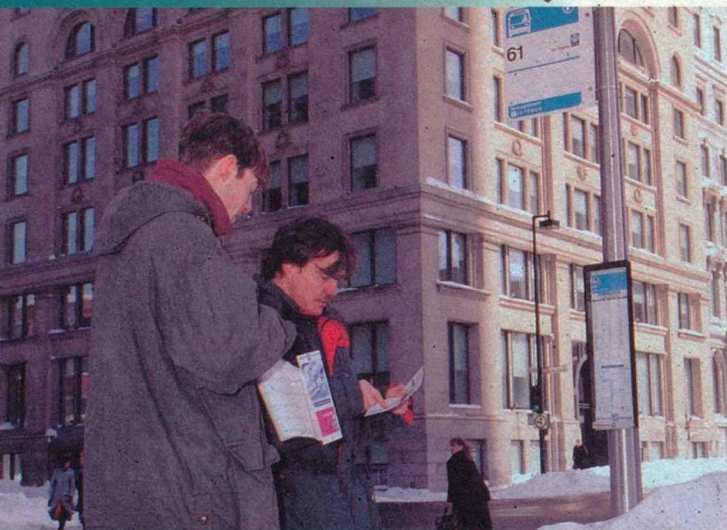
209 nouveaux abribus ont été installés sur le territoire de la CUM.

Les quelque 2 380 abribus du réseau profitent à plus de 475 000 usagers chaque jour.

Installation de bancs dans les abribus

Les abribus du réseau sont maintenant tous équipés de bancs.





INFORMATION À LA CLIENTÈLE

Révision du plan du réseau

Diffusion du plan dans les 850 000 foyers de la CUM et distribution de 500 000 exemplaires dans le réseau.

Plan du centre-ville et guide métro

Production et distribution de 250 000 plans du centre-ville et de 400 000 guides métro.

Diffusion des Planibus

6 millions de dépliants sur les horaires d'autobus ont été distribués dans le réseau. 84 % des utilisateurs jugent cet outil utile; 70 % affirment qu'il leur permet de réduire leur temps d'attente.

Mise à jour des 1 740 Infobus

(affiches apposées sur les poteaux d'arrêt)

Implantation de TELBUS

Quelques semaines après son implantation, ce système téléphonique automatisé sur les horaires recevait 5 500 appels par jour. En décembre, ce nombre est passé à 7 400.

Implantation du Réseau de communication visuelle

846 afficheurs ont été installés dans les voitures de métro circulant sur les lignes 2, 4 et 5. La clientèle donne une note de satisfaction de 80 sur 100 à ce système d'information électronique.



TIRER AVANTAGE DE NOS FORCES

Afin de provoquer, d'une part, un requestionnement du choix du mode de déplacement et, d'autre part, de valoriser l'usager qui utilise déjà ses services, la STCUM a poursuivi sa campagne sur les avantages du transport en commun. Le slogan «**Prendre le transport en commun, c'est intelligent!**» est maintenant bien connu. Il a été largement diffusé à la télévision, à la radio, dans les quotidiens, sur les panneaux d'affichage, dans les abribus, sur les côtés d'autobus, sur les quais du métro et à l'intérieur des véhicules. Sa notoriété est élevée. En effet, au début d'octobre 1993, 72 % de la population de la CUM avait lu, vu ou entendu cette publicité et 87 % la trouvait très facile à comprendre. La télévision a été mentionnée par 67 % des répondants, 40 % ont cité les panneaux d'autobus, 34 % les quotidiens, 31 % les panneaux du métro et 24 % la radio.

LA STCUM : UN PARTENAIRE DE MIEUX EN MIEUX PERÇU

Des sondages réalisés en octobre 1993 indiquent que la clientèle perçoit mieux les efforts réalisés par la STCUM. Plus précisément, c'est dans la volonté d'améliorer son service (note de 73,3 sur 100), la qualité générale du service (72,4) et la compétence du personnel (71,8) que l'entreprise obtient les meilleurs résultats. Les plus faibles portent sur les relations employeur-employés (60,4) et la qualité de la gestion (64,1). Les progressions les plus fortes, quant à elles, concernent les relations employeur-employés (+ 9,3 points), l'innovation en matière de service (+ 9,3 points) et le dynamisme (+ 7 points).

Ces sondages révèlent également que 94 % des répondants ont affirmé être entièrement d'accord avec le fait que c'est important pour la région de Montréal d'avoir un service de transport efficace, et 83 % d'entre eux considèrent que c'est une bonne idée de vouloir inciter plus de monde à l'utiliser.

CHANGEMENT D'OPINION DEPUIS UN AN

Ont une meilleure opinion maintenant
N'ont pas changé d'opinion
Ont une moins bonne opinion maintenant

MI-MARS 1992

27 %

56 %

16 %

OCTOBRE 1993

55 %

37 %

8 %

Effet net total¹, population de la CUM

+ 11 points

+ 47 points

Effet net chez les clients réguliers

+ 12 points

+ 50 points

Effet net chez les clients occasionnels

+ 8 points

+ 43 points

Effet net chez les non-clients

+ 12 points

+ 33 points

1- Écart entre les «meilleures opinions» et les «moins bonnes opinions».

POURCENTAGE DE LA CLIENTÈLE ESTIMANT QUE LE SERVICE S'EST AMÉLIORÉ AU COURS DES DEUX DERNIERS MOIS

Information à la clientèle

OCTOBRE 1992

44 %

OCTOBRE 1993

67 %

+ 23

Courtoisie du personnel

37 %

43 %

+ 6

Ponctualité

35 %

52 %

+ 17

Sécurité

33 %

37 %

+ 4

Fréquence

35 %

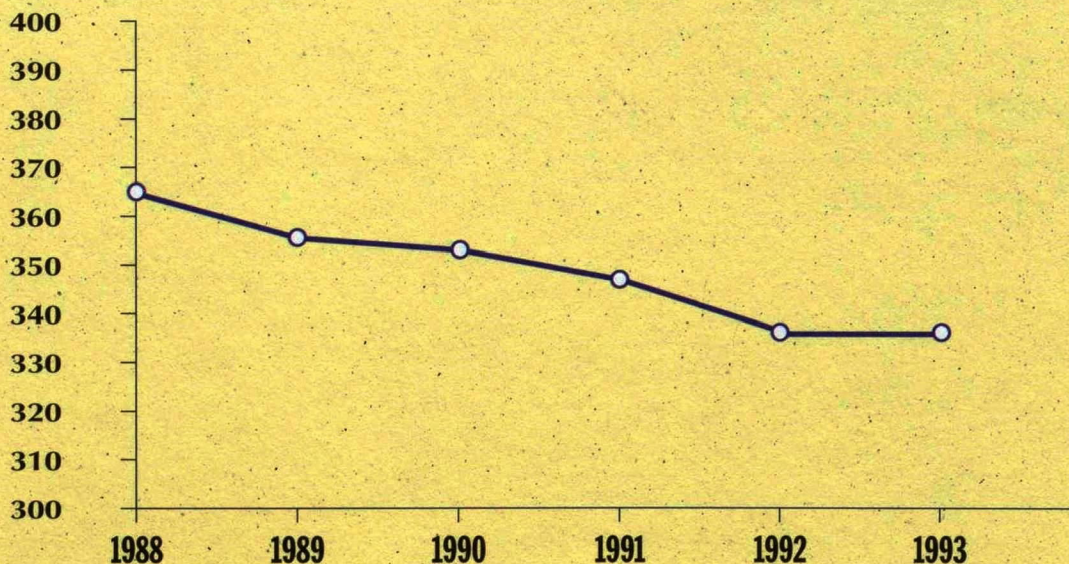
44 %

+ 9

UNE PERFORMANCE ENVIABLE

La STCUM a réussi à stabiliser son achalandage en 1993 à 336 millions de déplacements, ce qui ne lui était pas arrivé depuis 1988.

**ACHALANDAGE STCUM
1988 À 1993**
(en millions)



Entre 1992 et 1993

Chicago	- 9,7 %
Toronto	- 2,7 %
Philadelphie	- 2,4 %

Ces résultats sont d'autant plus intéressants qu'ils ont été enregistrés au moment où la conjoncture était défavorable sur les trois plans suivants. **Situation de l'emploi** : comme l'emploi sur l'Île de Montréal est demeuré stable entre 1992 et 1993, il est raisonnable de penser que l'achalandage de la STCUM aurait augmenté davantage si la situation de l'emploi avait été plus favorable. **Hausse de tarifs** : entre 1990 et 1993, le tarif régulier de la CAM a augmenté de 31 %. Cette hausse importante a été rendue nécessaire par le retrait du financement du gouvernement du Québec du transport en commun. **Choix régionaux** : une partie de l'achalandage de la STCUM provient de la vente des cartes régionales de transport (CRT) aux résidents des rives sud et nord; il est donc tributaire des services et des tarifs des sociétés de transport de Laval et de la Rive-Sud. Or, les déplacements assurés avec des CRT ont chuté de 5,8 % entre 1992 et 1993.

Contrairement aux autres sociétés de transport avec lesquelles elle peut se comparer, la STCUM enregistre des résultats favorables. On n'a qu'à observer les tendances ailleurs pour s'en convaincre.

UNE ÉQUIPE DE PLUS EN PLUS MOTIVÉE

Ces succès reviennent en grande partie aux employés qui ont participé directement ou indirectement à ce vaste programme de relance. S'ils n'étaient en 1992 que 35 % seulement à avoir confiance en la capacité et la volonté de l'entreprise de relever le défi de l'achalandage, ils sont maintenant 78 % à y croire!

Plus confiants, ils ont fait des efforts importants notamment au chapitre du respect des horaires et de l'amélioration du service à la clientèle. En effet, si la STCUM s'est engagée publiquement à donner l'heure juste à sa clientèle, c'est parce qu'elle a pu compter sur la collaboration du personnel qui a fait sien l'objectif de respecter dans 85 % des cas l'horaire prévu. De même, si la clientèle est plus satisfaite des services qu'elle reçoit, c'est parce que les employés ont accepté de faire la différence.



UN TABLEAU DE BORD BIEN REMPLI

NOMBRE DE VÉHICULES



1670 autobus



759 voitures de métro



79 minibus de transport adapté

NOMBRE DE LIGNES



176 lignes d'autobus dont 27 en service de nuit



4 lignes de métro desservant 65 stations



2 lignes de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Rigaud

KILOMÉTRAGE TOTAL

	1992	1993	
Autobus	74,7 M	77,8 M	+ 4,2 %
Métro	65,8 M	64,9 M	- 1,3 %
Minibus	2,6 M	2,8 M	+ 6,8 %

ACHALANDAGE

Autobus et métro
Transport adapté
Trains de banlieue

336 millions de déplacements
981 000 déplacements (+ 9 % par rapport à 1992)
7,7 millions de déplacements (- 7,3 % par rapport à 1992)

STATIONS DE MÉTRO LES PLUS ACHALANDÉES

McGill	11,4 M entrants
Berri-UQAM	9,9 M entrants
Henri-Bourassa	8,3 M entrants
Longueuil	7,1 M entrants

JOURNÉES LES PLUS ACHALANDÉES DANS LE MÉTRO

vendredi 2 avril :	767 430 entrants
mardi 2 novembre :	741 425 entrants
jeudi 1 ^{er} avril :	739 235 entrants

Il est intéressant de noter que ces dates coïncident avec des tempêtes de neige.

ABSENTÉISME

pour cause de maladie et d'accident de travail.

1992	1993
5,5 %	5,3 %

RESPECT DES HORAIRES D'AUTOBUS

Moyenne de 84,2 % par rapport à l'objectif de 85 %
Cet objectif a toutefois été dépassé en février, mai, juin et novembre.

LE CENTRE DE RENSEIGNEMENTS A-U-T-O-B-U-S

a traité 1,3 M d'appels téléphoniques

OBJETS TROUVÉS

19 595 objets ont été trouvés dans le réseau
20 % ont été récupérés par la clientèle.



PLAINTES

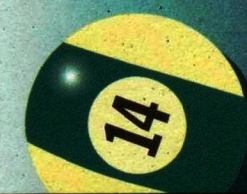
1992	1993	
14 350	13 113	une diminution de 8,6 %

ACTES CRIMINELS

Entre 1992 et 1993, le taux de criminalité a baissé de 11 % dans le métro,
c'est-à-dire les vols qualifiés, les voies de fait, les vols à la tire et les autres crimes.

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION IMPLIQUANT UN AUTOBUS

1992	1993	
3313	3248	une baisse de 2 %



UNE ENTREPRISE EN MOUVEMENT

Pour relever le défi de l'achalandage et mobiliser ses employés à l'atteinte de ses objectifs, la STCUM a développé une stratégie de gestion des ressources humaines résolument tournée vers la personne et s'est donné des orientations en relations de travail.

ORIENTATIONS EN RELATIONS DE TRAVAIL

- Respecter la personne.
- Régler rapidement les problèmes à la base.
- Faire preuve de transparence dans la gestion.
- Assumer pleinement son rôle de gestionnaire.
- Travailler de bonne foi avec les représentants syndicaux.
- Reconnaître les syndicats et leur représentativité.
- Établir des relations d'égal à égal.
- Privilégier une relation «gagnant-gagnant».

VALORISATION DE LA FORMATION

Tout au long de l'année, la STCUM a poursuivi la formation de son personnel pour optimiser la qualité et l'efficacité du service à la clientèle. En voici quelques exemples.

- Mise sur pied d'un programme de formation continue à l'intention des chauffeurs portant sur les différents visages de Montréal, l'accueil de la clientèle, la gestion des situations difficiles à bord des autobus, l'offre de service, et les valeurs de l'entreprise. Un peu plus de 500 chauffeurs ont suivi ces cours en 1993.
- Sensibilisation des changeurs et des gérants de station à l'importance d'assurer un service de qualité dans un contexte où la clientèle devient de plus en plus exigeante par le biais d'un programme couvrant les trois aspects suivants : la communication, la relation de service et les techniques pour désamorcer l'agressivité.
- Conception et mise sur pied par les différents intervenants des services concernés d'un cours sur la protection de chantier. Quelque 300 employés du Centre d'entretien des structures et de l'Électromécanique ont suivi ce cours relié à la santé et sécurité du travail.



- Perfectionnement en dépannage de trains donné aux régulateurs et aux chefs d'exploitation du Centre de contrôle dans le but d'assurer un meilleur soutien aux opérateurs et de diminuer le temps d'intervention lors d'une perturbation de service.
- Formation de base dispensée à la grande majorité des employés des centres d'entretien majeur du métro, des autobus et des immeubles sur le dépannage méthodique. Ce cours vise à développer leurs habiletés pour solutionner les problèmes et ainsi les associer dans la recherche de moyens susceptibles d'améliorer l'efficacité de l'entreprise.
- Sessions de formation sur le nouveau système d'information policière, sur la radiocommunication ainsi que sur le constat d'infraction données au personnel de la Surveillance.
- Formation sur mesure donnée dans le cadre de l'implantation de différents projets comme la conduite à un agent sur la ligne 1, TELBUS et la radiocommunication dans les autobus.

LES COMMUNICATIONS

En plus des efforts importants qui ont été consentis pour informer le personnel des grands enjeux de l'entreprise et de sa nouvelle vision, le Service des communications a soutenu le programme de relance en se chargeant de communiquer régulièrement avec la clientèle. Que ce soit par la voie de dépliants, d'affiches, de brigades, de journaux, d'activités de promotion ou encore de conférences de presse, un seul axe a soutenu ses actions : *La STCUM le dit, la STCUM le fait; un grand objectif l'a guidé : faire valoir que le transport en commun est un choix intelligent!*

En plus de collaborer activement à la relance du transport en commun, l'équipe a continué à assurer une présence dans le milieu et à offrir aux usagers des services personnalisés de renseignements et de commentaires. Ainsi, elle a redoublé d'énergie pour répondre à un plus grand nombre de demandes.





CANAPRESS / J.A. Martin

DES GAGES D'APPRECIATION

AD WHEELS AWARDS 1993

de l'American Public Transit Association (APTA)
Grand Award dans la catégorie «imprimés»

CONCOURS MÉDIACOM 1993

L'affiche de bronze pour la série d'affiches «Vaut mieux...»
Certificat d'excellence pour la série d'affiches «Si...»

CONCOURS D'EXCELLENCE 1993

de la Société des relationnistes du Québec
Grand Prix - campagne externe de relations publiques
«Le métro, c'est pour demain qu'on l'entretient!»

CONCOURS OMNIBUS

de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU)
Grand Prix - programme visant l'augmentation de l'achalandage
pour la promotion des destinations par métro «Vite...»

Grand Prix - renseignements sur les services à la clientèle
pour la pochette regroupant les outils d'information à la clientèle
«On a tous le transport en commun»

Certificat de distinction pour la campagne sur les avantages comparatifs
«Prendre le transport en commun, c'est intelligent!»

Certificat de distinction - communication interne
pour le bulletin En Commun

CONCOURS PUBLICITAIRE 1992-1993

du Journal de Montréal

Meilleur concept pour l'encart «La STCUM vous donne l'heure juste»

GALA 1993

du Publicité Club de Montréal

Prix du public La Presse pour l'affiche

«Vaut mieux lire un roman qu'un côté d'autobus»

PRIX CKAC-CITÉ-OPEX

pour le message radio

«Le transport en commun, tout le monde y gagne!»

PRIX DU JOURNAL DE MONTRÉAL ET DE TÉLÉMÉDIA

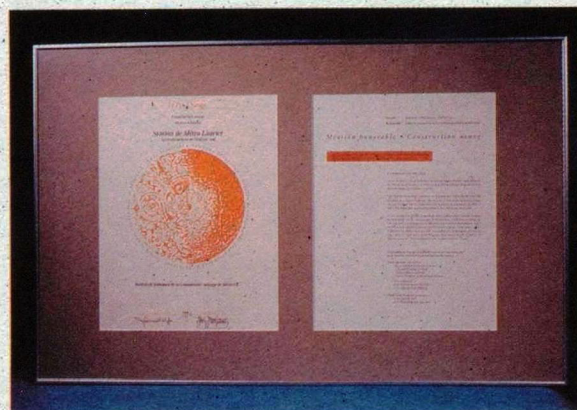
Meilleur concept en noir et blanc

pour l'encart publicitaire «La STCUM vous donne l'heure juste»

PRIX D'ARCHITECTURE DE SAUVONS MONTRÉAL

Mention honorable

aux architectes de la STCUM pour
l'agrandissement de l'édicule sud
de la station Laurier



LE REGISTRE DES FINANCES

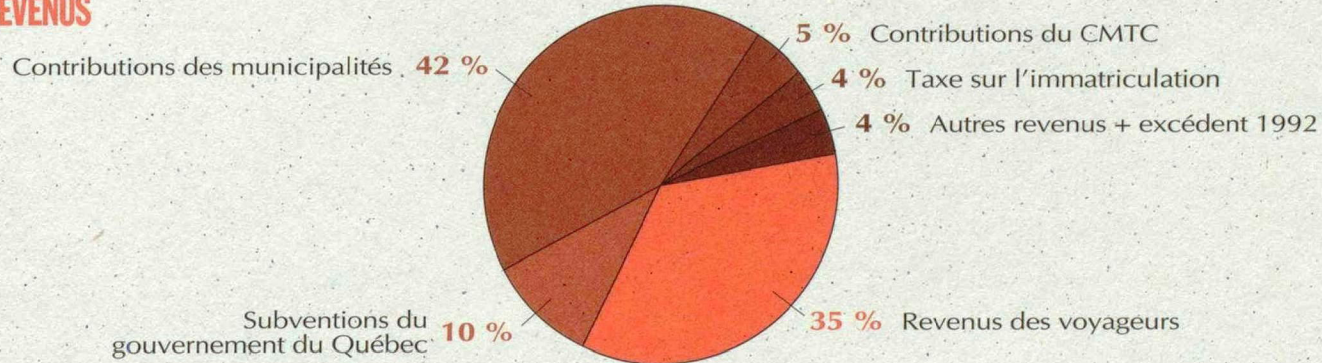
GRILLE TARIFAIRE 1990-1993

	1990	1991	1992	1993
Carte régionale				
Tarif régulier	42,00 \$	52,00 \$	69,00 \$	72,00 \$
Tarif réduit	21,00 \$	26,00 \$	38,00 \$	39,50 \$
CAM				
Tarif régulier	32,75 \$	38,00 \$	41,00 \$	43,00 \$
Tarif réduit	12,50 \$	14,50 \$	15,50 \$	17,50 \$
Ticket				
Tarif régulier	1,00 \$	1,00 \$	1,08 \$	1,17 \$
Tarif réduit	0,43 \$	0,42 \$	0,45 \$	0,54 \$
Espèces				
Tarif régulier	1,25 \$	1,50 \$	1,60 \$	1,75 \$
Tarif réduit	0,55 \$	0,75 \$	0,80 \$	0,90 \$
Carte congrès	2,00 \$	2,00 \$	2,50 \$	3,00 \$

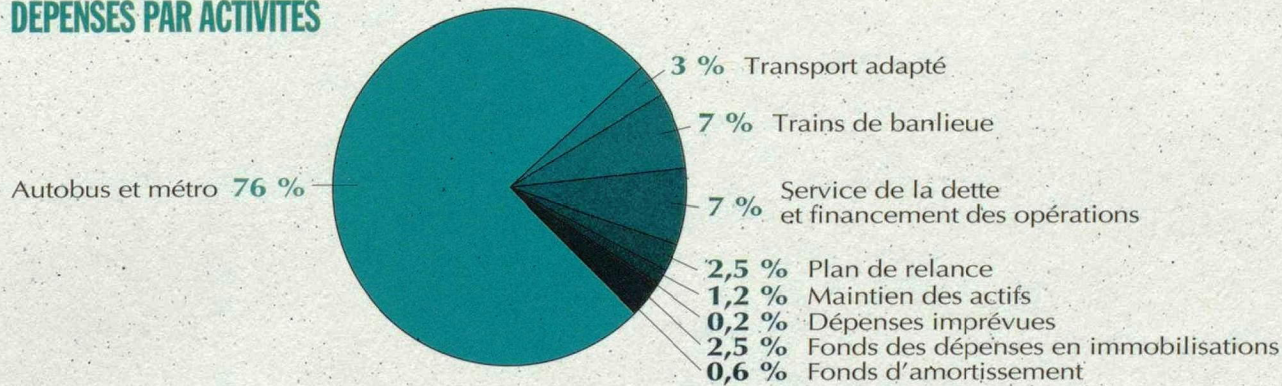
VENTE DE TITRES DE TRANSPORT

- ————— 2,4 M Cartes Autobus-Métro (CAM) à tarif régulier
- ————— 1 M Cartes Autobus-Métro (CAM) à tarif réduit
- ————— 9,1 M lisières de 6 tickets à tarif régulier
- ————— 3,2 M lisières de 6 tickets à tarif réduit
- ————— 21,8 M tickets unitaires ou paiements en espèces (tarif régulier)
- ————— 3 M tickets unitaires ou paiements en espèces (tarif réduit)
- ————— 4 700 Cartes congrès

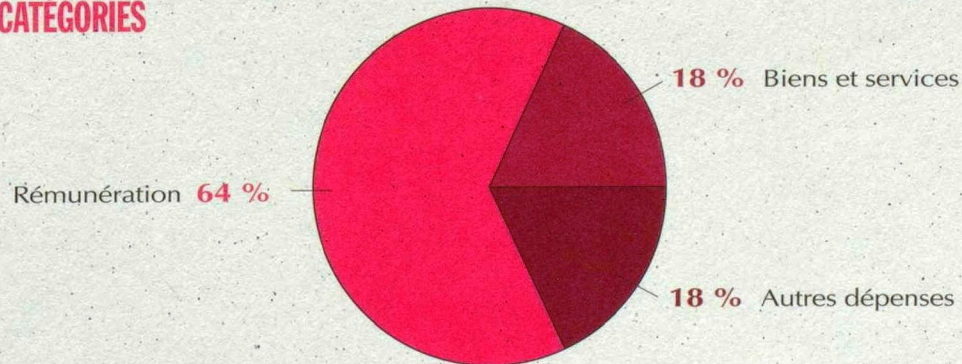
REVENUS



DÉPENSES PAR ACTIVITÉS



DÉPENSES PAR CATÉGORIES



LES ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 1993

SOMMAIRE

Rapport des vérificateurs	30
---------------------------	----

ÉTATS FINANCIERS

Fonds d'exploitation

<i>Revenus et dépenses</i>	31
<i>Bilan</i>	32

Fonds des dépenses en immobilisations

<i>Opérations</i>	33
<i>Financement permanent à réaliser</i>	34
<i>Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés</i>	34
<i>Bilan</i>	35

Fonds d'amortissement

<i>Variations de la réserve pour le remboursement d'obligations</i>	36
<i>Bilan</i>	36

Actifs immobilisés	37
--------------------	----

Dette à long terme	38
--------------------	----

Notes complémentaires	39
-----------------------	----

Renseignements supplémentaires	45
--------------------------------	----

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

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

Nous avons vérifié les bilans du fonds d'exploitation, du fonds des dépenses en immobilisations et du fonds d'amortissement et les états des actifs immobilisés et de la dette à long terme de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1993, ainsi que l'état des revenus et dépenses du fonds d'exploitation, les états des opérations, du financement permanent à réaliser et des soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés du fonds des dépenses en immobilisations et des variations de la réserve pour le remboursement d'obligations du fonds d'amortissement de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

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

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1993, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables décrites à la note 2.

Raymond, Chelot, Martin Paré

**Société en nom collectif
Comptables agréés**

Montréal, le 4 mars 1994

FONDS D'EXPLOITATION

REVENUS ET DÉPENSES DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1993

(en milliers de dollars)

	Budget (note 3 a)	Budget reclassé (note 3 b)	1993	1992
	\$	\$	\$	\$
REVENUS				
Autonomes				
Service autobus et métro	244 889	244 889	238 911	225 715
Service de trains de banlieue	5 715	5 715	5 651	7 465
Service de transport adapté	500	500	712	657
Autres revenus	10 391	10 391	9 908	10 357
	261 495	261 495	255 182	244 194
Contributions du Conseil métropolitain de transport en commun (note 4)	34 854	34 854	33 598	32 187
Subventions du gouvernement du Québec (note 5)	79 769	79 769	69 163	63 037
Contribution des automobilistes (taxe sur l'immatriculation)	31 556	31 556	28 979	30 931
Revenu reporté de l'exercice précédent	9 900	9 900	13 308	1 636
Contribution des municipalités du territoire de la CUM	305 250	305 250	305 250	305 250
	722 824	722 824	705 480	677 235
DÉPENSES				
Service autobus et métro	544 878	542 014	527 155	511 809
Service de trains de banlieue	51 687	51 687	49 440	51 098
Service de transport adapté	20 514	19 160	18 923	18 058
Service de la dette et frais de financement (note 6)	65 753	61 421	46 827	40 237
Dépenses imprévues	10 365	10 365	1 789	1 849
Plan de relance	17 510	17 510	17 574	12 450
Maintien des actifs	12 117	5 949	7 953	5 443
	722 824	708 106	669 661	640 944
Affectations				
Fonds des dépenses en immobilisations	—	10 386	16 994	17 477
Fonds d'amortissement	—	4 332	4 340	5 506
	722 824	722 824	690 995	663 927
Excédent des revenus sur les dépenses (a)	—	—	14 485	13 308

(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 1993

(en milliers de dollars)

	1993	1992
	\$	\$
ACTIF		
Encaisse	1 854	1 603
Certificat de dépôt	—	10 000
Dépôt en fidéicommiss (note 7)	11 726	—
Subventions à recevoir (note 8)	22 146	27 333
Contribution à recevoir du Conseil métropolitain de transport en commun	8 631	13 382
Contribution des automobilistes à recevoir	7 529	7 824
Autres débiteurs (note 9)	15 647	16 578
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	15 291	14 935
Avances au fonds des dépenses en immobilisations	24 667	21 292
	107 491	112 947
PASSIF		
Emprunts à court terme	1 400	18 518
Comptes fournisseurs et frais courus (note 10)	84 391	70 354
Engagements à payer	6 793	10 328
Dus au fonds d'amortissement	422	439
Revenu reporté à l'exercice suivant	14 485	13 308
	107 491	112 947

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

OPÉRATIONS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1993

(en milliers de dollars)

	1993	1992
	\$	\$
FINANCEMENT PERMANENT		
Emprunt à long terme	112 000	70 000
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	—	698
Dons	—	260
Contribution relative aux améliorations locatives	4 154	—
Fonds d'exploitation		
Projets réalisés	6 523	11 930
Projets à réaliser	10 471	5 547
	16 994	17 477
	133 148	88 435
DÉPENSES		
Terrains	—	342
Immeubles	2 701	874
Améliorations locatives	6 165	—
Matériel roulant - autobus	1 881	983
Matériel roulant - autres	1 475	795
Équipement et mobilier de bureau	8 051	1 772
Immobilisations en cours	116 250	103 472
	136 523	108 238
Financement permanent à réaliser de l'exercice	(3 375)	(19 803)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

FINANCEMENT PERMANENT À RÉALISER DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1993

(en milliers de dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
Financement permanent à réaliser au début	(21 340)	(1 537)
Variations de l'exercice	(3 375)	(19 803)
Financement permanent à réaliser à la fin	<u>(24 715)</u>	<u>(21 340)</u>
Financement permanent à réaliser à la fin		
Financement non utilisé	14 724	35 492
Dépenses à financer	(39 439)	(56 832)
	<u>(24 715)</u>	<u>(21 340)</u>

SOLDES DISPONIBLES DES RÈGLEMENTS D'EMPRUNT FERMÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1993

(en milliers de dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
Soldes disponibles au début	48	746
Déduire		
Affectations de l'exercice		
Règlements d'emprunt	—	698
Soldes disponibles à la fin	<u>48</u>	<u>48</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1993

(en milliers de dollars)

	1993	1992
	\$	\$
ACTIF	<u>—</u>	<u>—</u>
PASSIF		
Dus au fonds d'exploitation	<u>24 667</u>	<u>21 292</u>
AVOIR		
Financement permanent à réaliser	(24 715)	(21 340)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	<u>48</u>	<u>48</u>
	<u>(24 667)</u>	<u>(21 292)</u>
	<u>—</u>	<u>—</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 1993

(en milliers de dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
Solde au début	5 040	19 000
Remboursement de la dette à long terme	—	(20 000)
Affectation et intérêts	4 754	6 040
Solde à la fin	<u>9 794</u>	<u>5 040</u>

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1993

(en milliers de dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
ACTIF		
Placements		
Certificat de dépôt	1 000	1 000
Obligations, au coût non amorti (valeur marchande 8 674 \$; 3 613 \$ en 1992)	8 372	3 601
	<u>9 372</u>	<u>4 601</u>
Avances au fonds d'exploitation	422	439
	<u>9 794</u>	<u>5 040</u>
PASSIF		
Réserve pour le remboursement d'obligations	<u>9 794</u>	<u>5 040</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ACTIFS IMMOBILISÉS

AU 31 DÉCEMBRE 1993

(en milliers de dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
ACTIF		
Immobilisations acquises avant 1966	23 675	23 675
Terrains	342	342
Immeubles	40 378	37 677
Améliorations locatives	6 165	—
Matériel roulant - autobus	167 819	173 226
Matériel roulant - autres	18 653	17 178
Matériel roulant - trains de banlieue	13 999	13 999
Équipement et mobilier de bureau	43 411	35 360
Actifs expropriés	4 679	4 679
Immobilisations en cours	379 530	263 280
	<u>698 651</u>	<u>569 416</u>
AVOIR		
Placement dans les actifs immobilisés	<u>698 651</u>	<u>569 416</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

DETTE À LONG TERME

AU 31 DÉCEMBRE 1993

(en milliers de dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
ACTIF		
Montants accumulés au fonds d'amortissement pour le remboursement d'obligations	9 794	5 040
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
Des municipalités du territoire de la CUM	92 296	61 192
Du gouvernement du Québec	<u>208 433</u>	<u>154 249</u>
	<u>310 523</u>	<u>220 481</u>
PASSIF		
Dette à long terme (note 11)	<u>310 523</u>	<u>220 481</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 1993

1- STATUTS

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

2- CONVENTIONS COMPTABLES

États financiers

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

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

Fonds d'exploitation

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

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

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

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

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

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

Fonds des dépenses en immobilisations

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

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

Actifs immobilisés

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

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

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

3- BUDGET

a) Budget supplémentaire

Le Conseil de la Communauté urbaine de Montréal, par sa résolution 4865 en date du 18 août 1993, a adopté le budget supplémentaire de 21 707 000 \$ de la Société, pour tenir compte de la gestion des trains de banlieue pour la totalité de l'année 1993, au lieu de huit (8) mois, tel que prévu au budget initial, adopté par la résolution 4712 du 11 novembre 1992.

b) Budget reclassé

Le budget 1993 a dû être reclassé en fonction de la présentation des états financiers et se détaille comme suit :

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget	Affectations au fonds des dépenses en immobilisations	Affectation au fonds d'amortissement	Budget reclassé
	\$	\$	\$	\$
Service autobus et métro	544 878	2 864	—	542 014
Service de trains de banlieue	51 687	—	—	51 687
Service de transport adapté	20 514	1 354	—	19 160
Service de la dette et frais de financement	65 753	—	4 332	61 421
Dépenses imprévues	10 365	—	—	10 365
Plan de relance	17 510	—	—	17 510
Maintien des actifs	12 117	6 168	—	5 949
	722 824	10 386	4 332	708 106

4- CONTRIBUTIONS DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT EN COMMUN (CMTC)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1993, les contributions du Conseil métropolitain de transport en commun s'élèvent à 33 598 092 \$ (32 186 519 \$ en 1992) et se composent des montants suivants :

- a) Une subvention annuelle déterminée par le gouvernement du Québec au montant de 29 206 040 \$ (28 549 400 \$ en 1992);
- b) Une portion des revenus provenant de la vente des titres de transport en commun régional déterminée au prorata du pourcentage de ventes de ces titres aux résidents de chacune des trois Sociétés, à l'exception des revenus du réseau ferroviaire Montréal/Deux-Montagnes dans sa partie considérée comme transport en commun régional, qui sont attribués à 100 % à la STCUM.

Les règles de partage entre les Sociétés ont été approuvées par règlement à l'assemblée du CMTC le 26 novembre 1992 et par le ministre des Transports le 16 août 1993.

5- SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

a) Programme d'aide au transport en commun

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est admissible à des subventions pour l'exercice 1993 dont les principales sont les suivantes :

- Une subvention à l'égard du déficit résiduel du service de trains de banlieue de la ligne Montréal/Deux-Montagnes jugé admissible par le ministre des Transports;
- Une subvention relative aux dépenses admissibles encourues pour l'achat d'autobus, la construction d'immeubles et la rénovation de voitures de métro, ainsi que la modernisation des trains de banlieue, à des taux respectifs de 60 %, 75 % et 100 %. 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.

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 :

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget	1993	1992
	\$	\$	\$
Service de trains de banlieue - déficit résiduel	19 868	18 179	20 249
Service de transport adapté - exploitation	14 385	14 274	11 691
Immobilisations	45 516	36 710	31 097
	79 769	69 163	63 037

6- SERVICE DE LA DETTE ET FRAIS DE FINANCEMENT

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget	Budget reclassé	1993	1992
	\$	\$	\$	\$
Frais de financement à court terme	5 096	5 096	3 271	4 082
Service de la dette - capital	31 941	27 609	23 622	19 802
Service de la dette - intérêts	29 816	29 816	23 065	18 637
Revenu d'intérêts	(1 100)	(1 100)	(3 131)	(2 284)
	65 753	61 421	46 827	40 237

7- DÉPÔT EN FIDÉICOMMIS

Le 6 juillet 1993, une convention d'achat regroupé d'autobus est intervenue entre un fabricant et la Société. De plus, conformément à cette entente, la Société agit à titre de mandataire d'autres organismes publics de transport.

En vertu de cette convention, un dépôt en fidéicommiss représentant 50 % du coût d'acquisition des autobus est exigé. Au 31 décembre 1993, le solde du dépôt en fidéicommiss représente le montant pour les autobus n'ayant pas fait l'objet de livraison à cette date.

8- SUBVENTIONS À RECEVOIR

<i>(en milliers de dollars)</i>	1993	1992
	\$	\$
Service de trains de banlieue - déficit résiduel	5 199	11 773
Service de transport adapté - exploitation	4 964	4 019
Immobilisations	11 903	11 110
Autres	80	431
	22 146	27 333

9- AUTRES DÉBITEURS

<i>(en milliers de dollars)</i>	1993	1992
	\$	\$
Versements pour accidents de travail à récupérer	3 603	3 671
Réclamations de taxes aux gouvernements	4 877	6 384
Comptes clients généraux	4 861	4 120
Autres	2 306	2 403
	15 647	16 578

10- COMPTES FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

(en milliers de dollars)

	1993	1992
	\$	\$
Fournisseurs	25 867	27 458
Salaires et charges sociales	27 463	23 492
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	5 779	2 896
Intérêts et capitaux courus	16 436	13 863
Dépôt des autres Sociétés dans le compte en fidéicommiss	5 656	—
Autres	3 190	2 645
	84 391	70 354

11- DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	1993	1992
	\$	\$
Obligations, à des taux d'intérêt variant de 4,5 % à 11,75 %, échéant de mars 1994 à septembre 2007	307 423	211 396
Billets à terme, taux d'intérêt de 9,5 %, échéant le 27 mars 1994	3 100	9 085
	310 523	220 481

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

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

(en milliers de dollars)

	<u>Obligations et billets à terme</u>
	\$
1994	39 257
1995	32 725
1996	42 560
1997	16 890
1998	41 470
1999 et suivants	137 621
Total des paiements minimums exigibles	310 523

12- ENGAGEMENTS

a) *Bénéfices de maladie*

Au 31 décembre 1993, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à 24 212 522 \$ (25 076 359 \$ en 1992), compte tenu des salaires à cette date. Les employés ont droit au paiement au comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

b) *Baux à long terme*

La Société est engagée d'après des baux à long terme échéant du 31 janvier 1994 au 31 octobre 2010 à verser une somme de 65 226 369 \$ pour des locaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 5 171 450 \$ en 1994, 4 370 323 \$ en 1995, 4 128 836 \$ en 1996, 4 022 799 \$ en 1997 et 3 411 338 \$ en 1998. 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 demandereses dans des causes de blessures corporelles, de dommages matériels et divers autres litiges s'établit à 41 191 602 \$ (32 435 057 \$ en 1992). La Société a provisionné au 31 décembre 1993 un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations et tout paiement additionnel à la provision qui pourrait résulter du dénouement de ces réclamations serait imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

14- ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

Le 3 mars 1994, la Société a conclu une émission d'obligations au montant de 50 000 000 \$ afin de financer certains règlements d'emprunt.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1993

AFFECTATIONS AU FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

(en milliers de dollars)

	Budget reclassé	1993	1992
	\$	\$	\$
Service autobus et métro	2 864	4 216	9 877
Service de transport adapté	1 354	1 334	1 580
Plan de relance	—	229	3 542
Maintien des actifs	6 168	11 215	2 478
	10 386	16 994	17 477

VARIATIONS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

(en milliers de dollars)

	Solde au début	Additions	Cessions	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Immobilisations acquises avant 1966	23 675	—	—	23 675
Terrains	342	—	—	342
Immeubles	37 677	2 701	—	40 378
Améliorations locatives	—	6 165	—	6 165
Matériel roulant - autobus	173 226	1 881	7 288	167 819
Matériel roulant - autres	17 178	1 475	—	18 653
Matériel roulant - trains de banlieue	13 999	—	—	13 999
Équipement et mobilier de bureau	35 360	8 051	—	43 411
Actifs expropriés	4 679	—	—	4 679
Immobilisations en cours	263 280	116 250	—	379 530
	569 416	136 523	7 288	698 651

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1993

DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	Autorisées et émises	1993	1992
	\$	\$	\$
Obligations, 33 000 000 \$			
10 %, échéant le 19 novembre 1996, à fonds d'amortissement	9 322	9 322	9 322
Obligations, 31 000 000 \$			
10,50 %	2 535	—	2 535
10,50 %, échéant le 2 mars 1994	13 255	13 255	13 255
10,75 %, échéant le 2 mars 1999	9 014	9 014	9 014
Obligations, 30 000 000 \$			
11,75 %	2 144	—	2 144
11,75 %, échéant le 17 juillet 1994	2 402	2 402	2 402
11,75 %, échéant le 17 juillet 1995	2 690	2 690	2 690
11,50 %, échéant le 17 juillet 2000	19 140	19 140	19 140
Obligations, 39 500 000 \$			
11,00 %	2 867	—	2 867
11,25 %, échéant le 14 décembre 1994	3 196	3 196	3 196
11,25 %, échéant le 14 décembre 1995	11 969	11 969	11 969
11,50 %, échéant le 14 décembre 2000	16 591	16 591	16 591
Obligations, 48 000 000 \$			
8,00 %	2 009	—	2 009
8,25 %, échéant le 5 décembre 1994	2 184	2 184	2 184
8,50 %, échéant le 5 décembre 1995	2 376	2 376	2 376
8,75 %, échéant le 5 décembre 1996 (a)	16 958	16 958	16 958
9,50 %, échéant le 5 décembre 2001, à fonds d'amortissement	22 626	22 626	22 626

(a) De cette somme, un montant de 14 374 000 \$ est à fonds d'amortissement.

DETTE À LONG TERME (suite)

(en milliers de dollars)

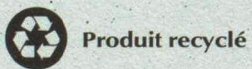
	Autorisées et émises	1993	1992
	\$	\$	\$
Obligations, 70 000 000 \$			
4,75 %	6 300	—	6 300
5,25 %, échéant le 30 septembre 1994	6 300	6 300	6 300
6,00 %, échéant le 30 septembre 1995	6 300	6 300	6 300
6,50 %, échéant le 30 septembre 1996	6 300	6 300	6 300
6,75 %, échéant le 30 septembre 1997	6 300	6 300	6 300
7,25 %, échéant le 30 septembre 1998	6 300	6 300	6 300
7,50 %, échéant le 30 septembre 1999	6 300	6 300	6 300
7,75 %, échéant le 30 septembre 2000	6 300	6 300	6 300
8,00 %, échéant le 30 septembre 2001	6 300	6 300	6 300
8,00 %, échéant le 30 septembre 2002	6 300	6 300	6 300
8,75 %, échéant le 30 septembre 2007	7 000	7 000	7 000
Obligations, 60 000 000 \$			
5,50 %, échéant le 2 juin 1994	5 100	5 100	—
6,25 %, échéant le 2 juin 1995	5 400	5 400	—
6,50 %, échéant le 2 juin 1996	5 700	5 700	—
7,00 %, échéant le 2 juin 1997	6 000	6 000	—
7,25 %, échéant le 2 juin 1998	19 300	19 300	—
8,15 %, échéant le 2 juin 2003, à fonds d'amortissement	18 500	18 500	—
Obligations, 52 000 000 \$			
4,50 %, échéant le 23 septembre 1994	3 720	3 720	—
5,25 %, échéant le 23 septembre 1995	3 990	3 990	—
5,75 %, échéant le 23 septembre 1996	4 280	4 280	—
6,25 %, échéant le 23 septembre 1997	4 590	4 590	—
6,50 %, échéant le 23 septembre 1998	15 870	15 870	—
7,50 %, échéant le 23 septembre 2003, à fonds d'amortissement	19 550	19 550	—
Billets à terme, 8 500 000 \$			
12,00 %	3 160	—	3 160
Billets à terme, 8 500 000 \$			
9,50 %	2 825	—	2 825
9,50 %, échéant le 27 mars 1994	3 100	3 100	3 100
Autre obligation	—	—	118
Total des obligations et billets à terme		310 523	220 481

FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

ANALYSE DES PROJETS EN COURS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1993 (en milliers de dollars)

Règlement n°	Description	Montant autorisé
		\$
15	Équipement de sécurité dans le métro	6 500
23	Construction du Centre de transport St-Laurent	18 000
CA - 6	Travaux de rénovation — Ligne de métro Berri-UQAM/Longueuil	3 900
CA - 7	Divers travaux à des installations fixes	11 631
CA - 8	Nouveau système informatique pour la paie	2 584
CA - 9	Nouveau système comptable et budgétaire	1 846
CA - 13	Construction du centre d'attache électromécanique Jean-Talon	4 500
CA - 14	Édifice pour les opérations de la Caisse	7 200
CA - 16	Diverses dépenses en immobilisations — 1987	7 070
CA - 17	Modifications d'autobus urbains	7 895
CA - 18	Achat de véhicules de service	1 100
CA - 19	Trains et parc de rechange — Ligne Rigaud/Montréal	32 000
CA - 22	Achat de 138 autobus urbains	34 600
CA - 23	Travaux de rénovation à 60 terminus d'autobus	6 700
CA - 24	Remplacement de vérins hydrauliques à différents endroits	4 000
CA - 25	Travaux pour la voie réservée Pie-IX	6 900
CA - 26	Diverses dépenses en immobilisations — 1989	1 718
CA - 27	Construction du Centre de transport LaSalle	41 000
CA - 28	Système de radiocommunication de surface	6 100
CA - 30	Achat de 9 wagons plates-formes pour le métro	2 300
CA - 31	Rénovation de voitures de métro	68 800
CA - 32	Systèmes de saisie du temps pour chauffeurs et opérateurs	820
CA - 33	Modification au système d'assignation des chauffeurs et opérateurs	600
CA - 35	Achat et installation de caméras de surveillance au métro	720
CA - 36	Diverses dépenses en immobilisations — 1990	8 000
CA - 37	Laveurs d'autobus au Centre de transport Anjou	550
CA - 39	Achat de 200 autobus urbains	56 700
CA - 40	Travaux et équipement au garage St-Michel	6 150
CA - 42	Achat de roues de sécurité au métro	300
CA - 44	Travaux pour la voie réservée du Parc, Côte-des-Neiges et René-Lévesque	3 000
CA - 47	Achat de 58 voitures de trains de banlieue	133 500
CA - 48	Divers travaux pour faciliter la conduite à un agent — Ligne Honoré-Beaugrand/Angrignon	685
CA - 49	Achat et installation de barres de guidage dans les garages et passages piétonniers	975
CA - 50	Travaux de réfection de voûte	5 050
CA - 52	Remplacement et remise à neuf d'équipements fixes du métro	5 540
CA - 54	Achat de 100 autobus urbains (1993)	31 250
CA - 55	Construction ou rénovation de terminus et aménagement de parcs de stationnements incitatifs	8 900
CA - 56	Implantation de voies réservées — Notre-Dame et Papineau — Crémazie et Henri-Bourassa	2 975
CA - 57	Rénovation d'autobus urbains	19 675
CA - 58	Achat et installation de 79 escaliers mécaniques dans le métro	38 900
CA - 59	Système de gestion des matières GESMAT	2 065
CA - 60	Système de collecte automatique des données dans les autobus	3 700
CA - 61	Achat de véhicules spécialisés sur rail	2 660
CA - 62	Achat de 100 autobus urbains (1994)	31 000
		640 059
	Immobilisations provenant des affectations - 1992	17 737
	Immobilisations provenant des affectations - 1993	22 890
	Contribution relative aux améliorations locatives	4 154
		44 781
		684 840

NOTES





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

Service des communications

800, rue de La Gauchetière Ouest,
Casier postal 2000
Bureau 1-4500
Montréal (Québec) H5A 1J6

Imprimé au Québec
Dépôt légal
Bibliothèque nationale
2^e trimestre 1994
STCUM 270594-413002

This report is also available in english



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