

Rapport annuel 1998

*Travailler ensemble  
à devenir plus  
**performant***




 **STCUM**



# L'entreprise


## La mission

**L**a STCUM est un monopole public. Avant toute chose, nous faisons du transport en commun. Cela signifie que notre service est ajusté aux besoins de déplacement de notre clientèle. Nous prenons bien soin de l'informer, en tenant compte qu'un transport en commun efficace doit être prévisible et constant. Enfin, il se doit d'être rapide, fiable, sécuritaire et offert par un personnel courtois.




## La vision

**U**ne équipe fière, performante et engagée, reconnue pour l'excellence de son service, qui offre quotidiennement à la population un choix véritable en matière de transport.



## Les valeurs

**E**sprit d'équipe • Transparence • Efficacité





## Message du président du Conseil d'administration et du directeur général

**N**ous sommes particulièrement fiers de vous présenter le Rapport annuel 1998 qui témoigne des efforts qui ont été consentis afin de rendre l'entreprise plus performante. Lorsque nous référons aux États financiers, force est de constater que la STCUM a atteint ses résultats. En effet, grâce à l'important exercice de réorganisation entrepris en 1997 et à l'augmentation des revenus-voyageurs, nous avons réussi à dégager un excédent des revenus sur les dépenses de 23,5 M \$, dont 14,2 M \$ proviennent des résultats d'opération obtenus au chapitre des compressions de dépenses. Cette performance financière est d'autant plus enviable qu'elle a été réalisée dans le respect des orientations qui nous ont guidés lors de l'élaboration du Budget 1998, soit le maintien des tarifs au même niveau qu'en 1997 et la baisse de 15 M \$ de la contribution de la CUM.

Ainsi, afin d'alléger le fardeau des municipalités du territoire, nous avons convenu de remettre 23 M \$ à la CUM à titre d'avance sur notre contribution de 1999, et d'inscrire le solde de 538 000 \$ à titre de revenu reporté de 1998. Au total, la STCUM aura donc consenti à la CUM un effort de 38 M \$.

Malgré l'augmentation de la motorisation dans la région montréalaise, nous nous réjouissons également de la hausse de l'achalandage de 0,5 % que nous avons enregistrée en 1998, ce qui porte à 340 millions le nombre de déplacements effectués, soit 1,6 million de déplacements de plus qu'en 1997. N'eût été du verglas qui a perturbé nos opérations durant une douzaine de jours, la hausse de l'achalandage aurait été plus importante.

Cette catastrophe naturelle a eu des impacts sur la STCUM qui, malgré les conditions difficiles, a assuré sa mission et a joué son rôle de transporteur officiel en situation d'urgence. Pour compenser une partie des coûts qu'elle a dû encourir, elle a reçu du gouvernement du Québec une indemnisation de 1,6 M \$.

En plus des subventions aux immobilisations versées dans le cadre du Programme d'aide au transport en commun, le gouvernement du Québec a également accordé une subvention de 2,9 M \$ pour compenser 50 % des coûts d'implantation que la STCUM a dû assumer pour mettre en service les autobus à plancher surbaissé acquis depuis 1995.

En fait, si la STCUM a été en mesure de réaliser un niveau de dépenses du service autobus et métro équivalent à celui de 1997, c'est

en grande partie grâce à la démarche de révision des structures qu'elle a menée et qui s'est traduite, en 1998, par une réduction de 222 postes, non liée à des coupures de service. Les coûts de 12,5 M \$ de cette réorganisation — qui était assortie d'un programme de gestion des ressources humaines — ont été autofinancés par les compressions de dépenses réalisées en 1998, compressions qui seront récurrentes en 1999.

Malgré cette période de turbulence, la STCUM a poursuivi ses efforts afin de promouvoir ses services et de faire valoir les avantages socio-économiques du transport en commun dans la métropole. Elle a mené une opération de sensibilisation auprès des élus, des décideurs et des groupes d'intervention afin de démontrer ce qui se produirait si les quelque 630 000 personnes qui l'utilisent chaque jour dans la région de Montréal empruntaient une voiture... Elles rempliraient, pare-chocs à pare-chocs, une autoroute de trois voies qui relierait Montréal à Gaspé! De plus, cette situation générerait des coûts additionnels pour la société qui s'élèveraient à environ 3 milliards \$ annuellement, alors que les coûts du transport collectif (en excluant les trains) sont de l'ordre de 800 M \$.

Faire la démonstration du bien-fondé du transport en commun est relativement facile. Ce qui l'est moins, c'est d'assurer son financement par des sources stables et adéquates puisées ailleurs que dans les taxes foncières ou les tarifs. Le gouvernement a exprimé sa volonté d'établir les bases d'un nouveau régime fiscal municipal et de mettre en place des mesures plus équitables pour les contribuables et plus profitables à l'ensemble de la population. Nous osons croire qu'il considérera les enjeux financiers auxquels le transport en commun est confronté et qu'il proposera des moyens pour rétablir la situation.

Si, dans ce contexte financier particulier, la STCUM a pu atteindre ses objectifs, c'est en partie grâce à ses 7 094 employés qui ont été dévoués à la tâche malgré les remous et les compressions qui ont pu les secouer à un moment ou à un autre du processus de révision des structures. C'est aussi grâce à l'appui inconditionnel des membres du Conseil d'administration et de son président, M. Yves Ryan, qui a assumé ses responsabilités avec détermination, conviction et rigueur tout au long de son mandat qui a pris fin en novembre. Des remerciements particuliers vont à MM. Jack H. Chadirdjian, Peter F. Trent et Ivon Le Duc qui

ont également terminé leur mandat en novembre 1998 et qui ont été de précieux collaborateurs. Vous nous permettrez enfin de saluer chaleureusement MM. Pierre-Yves Melançon, John W. Meaney et Jean-Guy Deschamps qui se sont joints au Conseil d'administration et qui font partie maintenant de l'équipe STCUM!

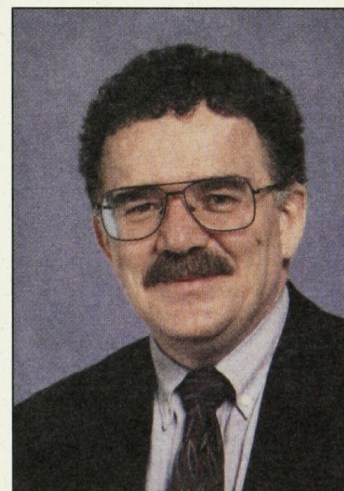


*Frank Zampino*

**Frank Zampino, C.A.**

Président

Maire de la Ville de Saint-Léonard



*Jacques Fortin*

**Jacques Fortin**

Directeur général de la STCUM



# *Travailler ensemble à devenir plus performant*

**L**a révision en profondeur des structures a été complétée dans la plupart des secteurs de l'entreprise. Cet exercice difficile, commencé l'année dernière, était nécessaire pour faire de la STCUM une entreprise performante, tant sur le plan de son service à la clientèle que sur le plan financier.

C'est avec un souci de cohérence, de décloisonnement, d'efficacité et de performance qu'ont été revues de fond en comble les structures administratives, de façon à les rendre plus efficaces, moins coûteuses, dédiées à l'amélioration du service à la clientèle et compatibles avec la gestion en concertation et le travail d'équipe.

La révision s'est traduite par une structure plus performante, qui passe de 49 directions à 27 et qui se voit allégée de 222 postes. Plusieurs dédoublements ont été éliminés, notamment grâce au regroupement des activités de ressources humaines, d'administra-

tion, de finances, et de planification et services techniques. Un grand nombre de ressources ont aussi été déconcentrées dans l'exploitation. La structure assure plus de contrôle, de suivi et une meilleure coordination.

Par ailleurs, le pourcentage de femmes qui occupent un poste de direction a doublé : 20 % comparativement à 10 % dans l'ancienne structure.

Les employés ont été étroitement associés à ce changement. Plus de 1 000 personnes ont participé à un moment ou à un autre au processus de révision.

Cette démarche s'est faite dans le respect des personnes. Malgré l'ampleur des changements et le nombre de mouvements de personnel, les employés ont pu compter sur un appui constant et professionnel.

Les membres du Conseil d'administration ont adopté un programme spécifique d'indemnité de départ qui a été offert aux

employés dont le poste était aboli et qui désiraient quitter l'entreprise. Un programme d'aide a été mis en place, ce qui a permis aux employés de consulter des spécialistes en prise de décision et en transition de carrière, ainsi que des fiscalistes pour mieux gérer le changement d'emploi, ou la retraite. Une aide individuelle, autant sur le plan financier que psychologique, était offerte aux employés qui désiraient se donner des moyens pour surmonter l'insécurité et le stress générés par la démarche de révision.

À la fin de l'année, il ne restait plus que quelques personnes en relocalisation dans l'entreprise.

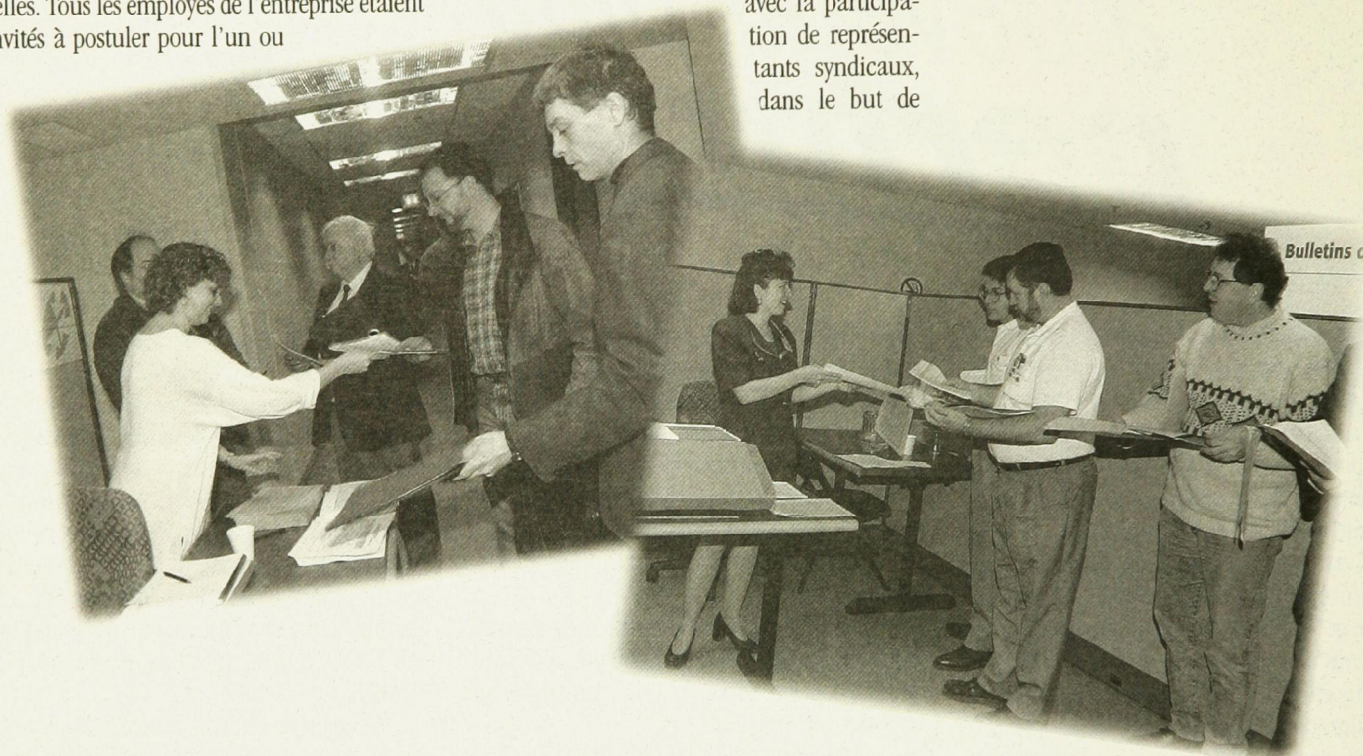
## Les Rendez-vous de l'emploi

Dans le cadre de la révision et de l'implantation de la nouvelle structure administrative, il y avait — en début d'exercice — 1 356 postes à combler à l'interne, dont 250 répondaient à des descriptions de tâches nouvelles. Tous les employés de l'entreprise étaient invités à postuler pour l'un ou

l'autre des postes offerts. L'événement, tenu les 30 et 31 mars et le 1<sup>er</sup> avril, s'est révélé un franc succès puisque plus de 500 personnes se sont déplacées pour rencontrer des directeurs et discuter avec eux des postes à combler. Les Rendez-vous de l'emploi étaient organisés par des professionnels en ressources humaines, avec la participation de représentants syndicaux, dans le but de

répondre aux questions des employés.

Plus de 1 500 candidatures ont été reçues et étudiées. Pour l'ensemble de l'année 1998, le secteur Dotation a traité quelque 4 500 mouvements de personnel. C'est plus que le double d'une année normale.



## Le directeur général en tournée

Afin de présenter les nouvelles orientations et de discuter avec les employés des changements apportés par la démarche de révision des structures, le directeur général a fait une tournée de l'entreprise du 13 octobre au 19 novembre. Onze rencontres ont eu lieu auxquelles ont assisté près de 700 personnes — gestionnaires, cadres, professionnels et employés de bureau — provenant de différentes directions de l'entreprise.

Le message du directeur général était simple : faire le bilan des événements des derniers dix-huit mois, réaffirmer clairement la mission de l'entreprise (avec l'exigence de satisfaction de la clientèle qui en sous-tend l'énoncé), exposer la vision et les valeurs sur lesquelles elle

s'appuie et réitérer les engagements du Comité de direction élargi. À partir des discussions qui ont suivi cette présentation, des préoccupations ont été identifiées et acheminées aux directions exécutives concernées afin qu'elles puissent en faire le suivi.

Cette tournée a été l'occasion de rappeler aux employés que les changements aux structures de l'entreprise n'étaient que le début de la démarche visant à faire de la STCUM une entreprise plus performante.





## Un plan d'entreprise permanent

Le plan d'entreprise est désormais permanent. Les cibles d'amélioration que sont l'ajustement de l'offre de service à la demande, la sécurité, l'information à la clientèle, la courtoisie, la fiabilité, la ponctualité et la réduction des coûts d'exploitation constituent dorénavant les éléments de base de ce plan et seront conservées d'une année à l'autre.

En conformité avec ces objectifs d'amélioration, les nouvelles directions ont travaillé durant la seconde moitié de 1998 à l'élaboration du plan d'action 1999-2001. Pour la première fois de son histoire, l'entreprise s'est dotée d'un plan d'action intégré visant l'amélioration des éléments de base du service de même que la réalisation de projets majeurs.

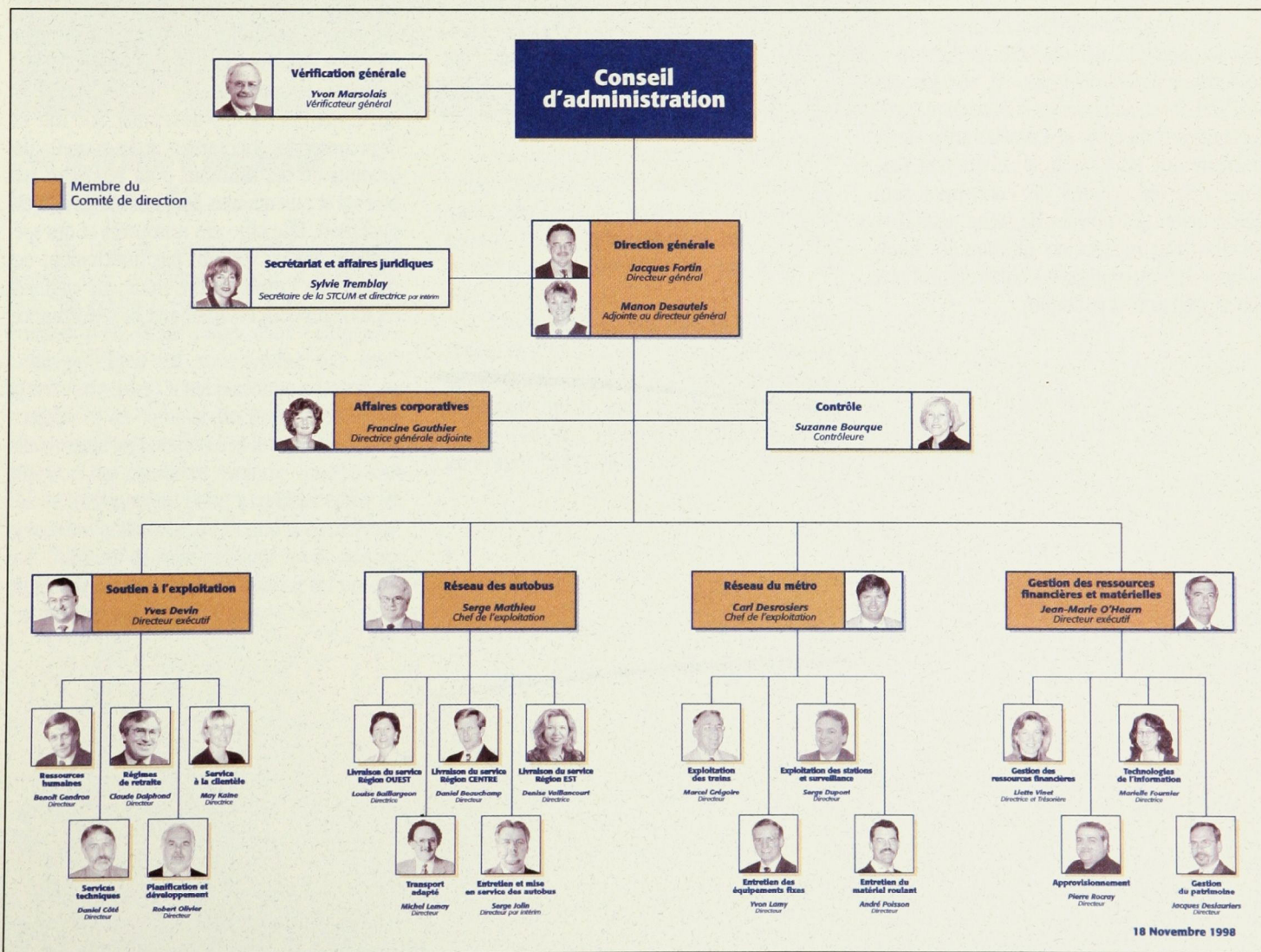
Des objectifs ont été identifiés et des indicateurs ont été développés. Ils permettront de quantifier et de mesurer le progrès accompli pour chacune des priorités d'action.

## Révision des structures : un nouveau portrait de famille

### Affaires corporatives

La direction des Affaires corporatives a été créée dans le cadre de la révision des structures afin de définir les grandes orientations de la Société, de s'assurer de son efficacité adminis-

trative ainsi que de l'efficacité de ses communications. Cette direction travaille aussi à l'amélioration de l'image publique de la STCUM et à la promotion du transport en commun.



## **Secrétariat et Affaires juridiques**

Le Secrétariat et Affaires juridiques voit à la coordination des assemblées du Conseil d'administration, à la cohérence des politiques et des directives, à la gestion de l'information et à tout ce qui touche le domaine juridique dans l'entreprise.

## **Vérification générale**

Nommé par le Conseil d'administration et relevant du président, le vérificateur général est le responsable exclusif des activités de vérification. Avec son équipe, il doit fournir des opinions indépendantes, professionnelles et objectives aux membres du Conseil et à la direction, attestant que les activités de l'entreprise sont conformes avec les lois, les règlements et les encadrements de la Société.

## **Service du contrôle**

Le Service du contrôle a été créé en 1998 afin de répondre aux objectifs concernant le renforcement des contrôles, la révision des règles et des encadrements, la mise en place de mécanismes de suivi et l'amélioration de la transparence. De surcroît, le Service doit s'assurer que les activités de l'entreprise sont gérées selon des normes de saine gestion et qu'elles sont menées en utilisant les fonds publics de façon optimale, conformément aux lois, règlements et politiques.

## **Réseau des autobus**

Le Réseau des autobus est responsable de fournir à l'ensemble de la communauté un service de transport par autobus fiable qui s'adapte rapidement aux besoins de la clientèle. Cette direction a également le mandat d'exploiter un service de transport collectif adapté aux besoins des personnes handicapées du territoire de la CUM.

La direction Entretien et mise en service des autobus est une nouvelle entité dont la mission est de contribuer à la qualité du service au client en assurant la disponibilité d'autobus propres, sûrs et fiables. Pour y arriver, elle intègre donc toutes les activités d'entretien mineur et majeur.

## **Réseau du métro**

La mission de cette direction est de fournir à l'ensemble de la communauté un service de transport par métro qui soit rapide, fiable et confortable, où le client se sent bien accueilli et bien informé. Le Service de la surveillance a joint l'équipe de l'exploitation des stations en cours d'année, ce qui a mené à la création du Service exploitation des stations et surveillance.

## **Gestion des ressources financières et matérielles**

Cette direction exécutive a charge de rendre disponibles les ressources financières, matérielles, informationnelles et patrimoniales nécessaires à la livraison du service de transport en commun et de les administrer sainement.

La direction Gestion du patrimoine a été créée dans le but d'assurer une bonne gestion du patrimoine immobilier par une connaissance exhaustive de l'état des actifs de l'entreprise.

La direction Gestion des ressources financières a été structurée, quant à elle, de façon à mieux soutenir l'exploitation. La direction de l'Approvisionnement a déconcentré la fonction achat dans l'exploitation et, pour ce faire, des centres d'approvisionnement ont été créés.

## **Soutien à l'exploitation**

Cette direction réunit les activités des Ressources humaines, du Service à la clientèle, des Services techniques, du Développement et soutien à la livraison du service, et du Service des régimes de retraite. Son rôle est de proposer des orientations et des conseils, des produits ou des solutions pour répondre aux besoins et aux attentes des partenaires de l'exploitation. Elle offre des ressources et des spécialistes qui ne relèvent pas directement des secteurs de l'exploitation, mais qui viennent les soutenir pour en améliorer la performance.

## Relations de travail : une entente de cinq ans

Pour la première fois de son histoire, la STCUM a signé une entente d'une durée de cinq ans avec un de ses syndicats. L'entente avec le Syndicat des professionnelles et des professionnels de la STCUM est en effet valide jusqu'en 2003.

Conclue selon les principes de la négociation raisonnée, l'entente prévoit, outre des hausses salariales, la formation de comités paritaires sur l'équité salariale et le développement des compétences. Pour chacune des trois premières années du contrat, la semaine de travail sera légèrement augmentée. Le comité paritaire d'amélioration de la productivité s'est fixé pour objectif une réduction sur cinq ans des coûts égale à 1 % de la masse salariale.

Pendant ce temps, les négociations pour le renouvellement de la convention collective de la Fraternité des constables et des agents de la paix de la STCUM ont débuté et se sont poursuivies jusqu'à la fin de l'année, sans qu'aucune entente ne soit conclue.



## Une politique d'embauche institutionnelle

En mai, le Conseil d'administration a adopté une politique globale d'embauche pour les postes permanents, temporaires, les emplois d'été et les stages dans l'entreprise. Cette politique est sous-tendue par deux grands principes : toute personne a le droit de postuler et de combler un poste pour lequel elle possède les préalables et les aptitudes, et la sélection des candidats s'appuie uniquement sur les exigences du poste à combler et sur les objectifs d'embauche du Plan d'accès à l'égalité. L'objectif de cette politique est de donner plus de transparence et de rigueur au processus de sélection des candidats.

Les conditions d'appel de candidatures ont été définies, et si le nombre de candidats qui satisfont les critères de la Société excède les besoins, l'ordre de convocation aux examens et aux entrevues est déterminé par tirage au sort.

Pour ce qui est des emplois d'été et des stages, en plus d'avoir les connaissances et les qualifications requises, les candidats doivent avoir au moins 16 ans (18 pour certaines catégories d'emploi) et avoir travaillé moins de trois étés à la STCUM.



# L'événement

**D**ans les premiers jours de l'année 1998, la température oscille autour du point de congélation, il pleut. Puis le temps se refroidit. La pluie se transforme en verglas et continue de tomber pendant plusieurs jours. Les ingrédients de base de la plus grande catastrophe naturelle à jamais frapper le Québec sont réunis.

À compter du 6 janvier, quelques pannes disséminées commencent à toucher le réseau de distribution d'électricité. Le mercredi 7 janvier 1998, à 21 h 57, c'est la presque totalité du réseau d'Hydro-Québec qui s'effondre sous le poids de la glace.

Le 9 janvier, la situation atteint son point culminant : le tiers des habitants du Québec sont dans le noir, deux millions et demi de personnes sont privées d'électricité. Devant le danger que représente la glace accumulée sur les structures des ponts, les autorités de la Sécurité civile décident de les interdire à la circulation. L'île de Montréal est à toutes fins utiles isolée; deux liens subsistent, le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine et le métro.

Cette journée-là, la plus critique de la crise du verglas, les différents tronçons du métro subiront douze heures d'interruption, mais le réseau dans sa totalité ne sera affecté qu'un peu plus d'une heure et demie.

Les autobus, quant à eux, vont rouler toute cette journée. Et la journée suivante aussi. Dans le fouillis indescriptible des rues, ils vont rouler, jour après jour, même si c'est avec un retard important. Ils sont là. Jamais le verglas n'aura raison d'eux.

Les effets de la crise du verglas se feront sentir pendant deux, trois, voire quatre semaines. Certains secteurs de l'île de Montréal ne seront rebranchés qu'à la fin du mois de janvier. Pour l'ensemble du Québec, les rebranchements seront terminés à la mi-février, trente jours après le début de la crise.

**Fonctionnels,  
d'abord et avant tout**

## Une fière chandelle à l'équipe de la STCUM

Les réseaux des autobus et du métro ont nécessairement été touchés par la crise du verglas.

Les conditions routières ont rendu difficile la circulation des véhicules : la présence de branches et de fils électriques a occasionné des retards souvent considérables sur l'ensemble des lignes. Malgré cette situation, à peine une dizaine de lignes — 6 % du réseau — ont dû être coupées au pire de la crise.

Le réseau du métro a connu une cinquantaine d'heures d'interruption. Une semaine après le début de la crise, le réseau du métro fonctionnait au ralenti, soit à 85 % de sa capacité. C'est finalement le 20 janvier que le service sur l'ensemble du réseau du métro a été complètement rétabli pour la première fois en 12 jours.

La STCUM a répondu à l'effort collectif demandé par le premier ministre du Québec. Elle a mis en disponibilité une centaine d'autobus et de chauffeurs pour soutenir les services d'urgence et faciliter l'évacuation des personnes sinistrées. L'entreprise a répondu à 450 demandes de transport d'urgence de la part de l'armée, des corps policiers, des pompiers, du personnel infirmier... Durant cette période, elle a non

seulement maintenu son service; elle a aussi ajouté des services pour suppléer et venir en aide. Son action s'est aussi étendue au-delà de son territoire habituel : la STCUM a prêté main-forte à la STRSM et à différentes opérations de secours sur la Rive-Sud et en Montérégie. Des employés bénévoles ont converti une partie de la tour à bureaux du Plateau Youville en centre d'hébergement pour accueillir les employés sinistrés et leurs familles.

La vocation du centre a ensuite été élargie pour offrir des repas aux équipes affectées aux mesures d'urgence.

C'est par un travail collectif et par la volonté de venir en aide à la communauté que le service a pu être maintenu. Cet effort a mobilisé tous et toutes dans l'entreprise : les employés, les gestionnaires, la direction, les syndicats.



## Un bilan en forme d'espoir

La présence des véhicules de la STCUM dans les rues de Montréal à tous les moments de la crise a eu un effet apaisant sur la population. En poursuivant ses activités habituelles de la manière la plus normale possible, la STCUM a contribué à baliser les limites du chaos et elle devenait un des indicateurs du retour tant espéré à la normale.

La solidarité des employés de l'entreprise n'aura jamais été si manifeste que durant les semaines de cette crise sans précédent. La volonté qu'ils ont manifestée à poursuivre leur travail, l'ingéniosité et la ténacité dont ils ont fait preuve, les efforts souvent désintéressés, les simples gestes de courtoisie et d'entraide à l'égard de la population n'ont suscité que des éloges et des remerciements.

## Gérer l'imprévisible

Faire face à une situation critique, une crise ou une catastrophe exige une coordination bien supérieure à celle qui est normalement exigée pour la conduite des activités quotidiennes. La crise du verglas en a été la démonstration.

L'analyse des forces et des faiblesses de l'entreprise au cœur de la tempête de verglas a permis d'identifier que la plus grande faiblesse a été l'absence d'un plan global de mobilisation et d'intervention en cas d'urgence.

L'idée de mettre sur pied une Unité de coordination des mesures d'urgence (UCMU)

est née de cette exigence de doter l'entreprise d'un cadre précis pour l'application des mesures essentielles en cas de situations d'exception. La mission de l'UCMU sera la coordination des mesures d'urgence, la transmission des informations à la direction, aux médias et à la population et la liaison avec les autres centres de coordination des mesures d'urgence. La mise en place de l'UCMU figure parmi les priorités 1999-2001 de l'entreprise.



# Quelques grands chantiers

## Sept ans de travaux

Il s'agit certainement d'un des plus longs chantiers de l'histoire de la STCUM. Débutés en 1991 et terminés à la fin de 1998, les travaux visaient à restaurer les voûtes du tunnel initial endommagées par l'érosion et les infiltrations d'eau et, par ailleurs, à garder sécuritaire le réseau de métro.

Pour réduire l'impact sur la qualité des services offerts à la clientèle, les travaux ont été effectués les fins de semaine et lors des congés fériés. Comme ce genre de travaux demandant la fermeture partielle du réseau n'avaient jamais été effectués auparavant, il a fallu bâtir de toutes pièces des scénarios pour leur réalisation : bien informer les clientèles touchées, mettre sur pied un service d'autobus compensatoire et offrir un service de métro amputé d'une partie de ses stations, tout en assurant avant toute chose la sécurité des clients, des employés et des installations.

## Réno-Station : le plus gros chantier en ville!

Le programme de rénovation des stations est un projet d'envergure dont la réalisation est étalée sur plusieurs années. Les résultats sortent souvent de l'ordinaire. À preuve, le nouvel édicule de la sortie Sainte-Catherine de la station Berri-UQAM.

Dans l'ensemble, les travaux de 1997-1998 ont coûté 30 M \$.

Un budget de 30 M \$ a été alloué pour ceux de 1999. Ces travaux sont accomplis grâce à la participation financière du ministère des Transports du Québec (50 %) et de l'Agence métropolitaine de transport (25 %).

La cure de rajeunissement du métro va permettre à la STCUM de garder en bon état ce patrimoine collectif évalué à plus de 4 milliards de dollars. La nature des travaux diffère d'une station à l'autre. Les plus importants portent sur la réfection complète de certains édicules; ils

consistent aussi à l'installation de portes papillon, à l'amélioration des conditions d'éclairage et à la rénovation des escaliers et des finis architecturaux. Les stations sont rénovées en séquence et le début des travaux à un emplacement est toujours accompagné d'une campagne d'information auprès de la clientèle.

Ce chantier lourd et complexe illustre bien la nécessité d'un travail organisé et collectif. Du point de vue financier et de l'engagement des employés, l'investissement dans ce méga-projet est important, mais ce qui en restera quand les travaux auront pris fin est encore plus essentiel : un bien patrimonial remis en état, durable, une valeur ajoutée pour la société.



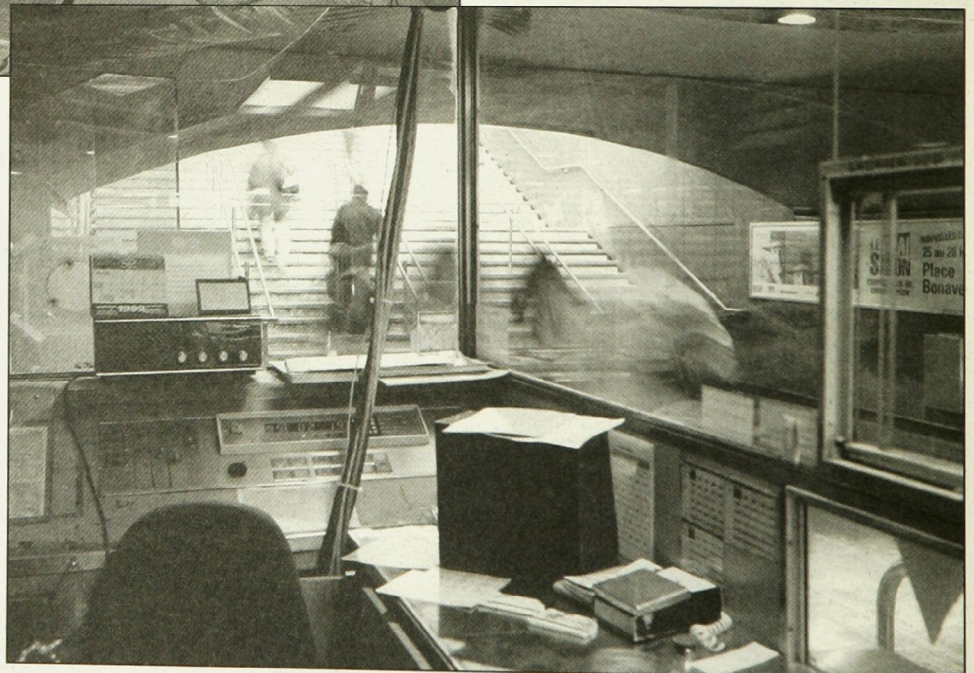
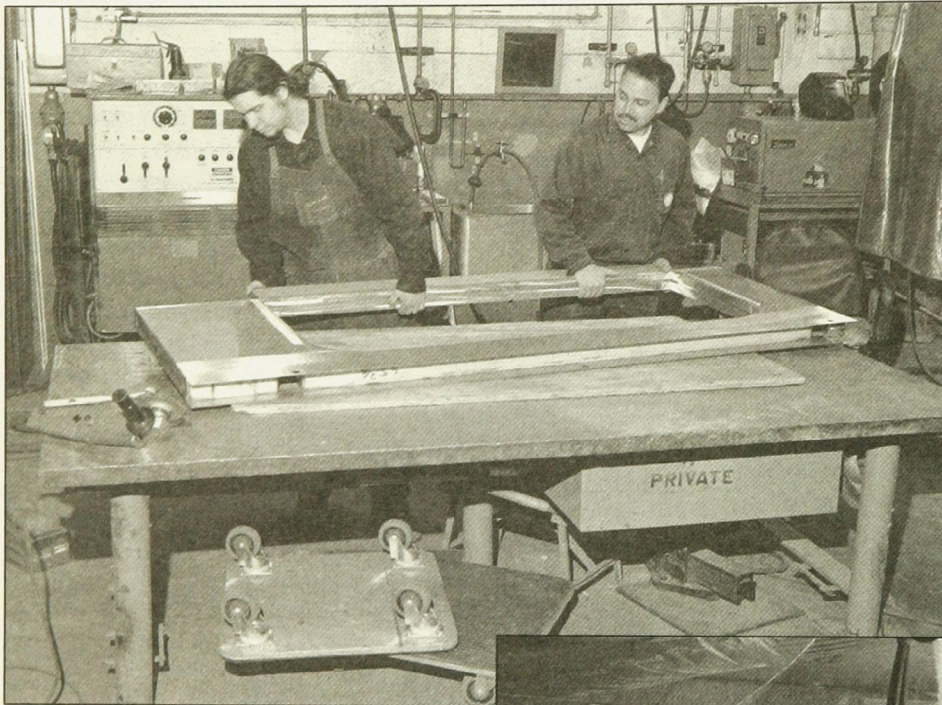
## Le programme de remplacement des escaliers mécaniques se poursuit

En février, la STCUM et CNIM Canada Inc. ont signé un contrat de 35 M \$ pour le remplacement des 79 escaliers mécaniques Westinghouse de première génération. CNIM Canada est la filiale canadienne de CNIM, une

entreprise française d'envergure internationale dont l'expertise s'étend aux plus grands métros du monde.

Le programme de remplacement s'est poursuivi toute l'année sur les lignes 1-verte et 2-orange, avec une toute première installation complétée à la station Préfontaine.

Le ministère des Transports du Québec débourse 24 M \$ des coûts du programme.





# Des services améliorés

## Un nouveau produit : la CAM hebdo

La STCUM a introduit en septembre un nouveau titre de transport. Moyennant 12 \$ (6 \$ à tarif réduit), la CAM hebdo permet à son détenteur d'utiliser à son gré pendant une semaine les réseaux de métro et d'autobus de la STCUM.



La clientèle visée par ce produit est celle pour qui le coût de la CAM mensuelle (45 \$) constitue un obstacle à son achat, ainsi que les consommateurs de tickets, les usagers qui ne font pas de déplacements réguliers durant un mois complet, la clientèle occasionnelle et les touristes.

La CAM hebdo a très vite obtenu beaucoup de succès. Les ventes ont connu un taux de croissance moyen de 50 % par mois pour octobre, novembre et décembre. En septembre, lors de son introduction, la STCUM a vendu un peu plus de 18 000 CAM hebdo. En décembre, elle en a vendu 135 000!

L'introduction d'un nouveau titre au catalogue a exigé la mise en place de nouvelles méthodes de travail et a nécessité plusieurs ajustements dans les façons de faire. La CAM hebdo n'aurait jamais pu voir le jour sans un formidable travail d'équipe. Le résultat est on ne peut plus spectaculaire.

## Fiabilité du métro : une année exceptionnelle

En dépit d'équipements qui vieillissent et de voitures qui comptent un plus grand nombre de kilomètres, le réseau du métro a réussi, en 1998, une prestation des plus extraordinaires. En effet, un total de 7 970 minutes d'interruption de service a été enregistré en 1998 (en excluant la période du verglas), soit 15 % de moins qu'en 1997. Comparativement à 1996, il s'agit d'une réduction de 30 % des délais et des pannes.

La dernière fois où le réseau du métro a connu une performance de cet ordre (moins de 8 000 minutes d'interruption) remonte à une époque où la ligne 5-bleue n'était pas encore en exploitation et où les voitures avaient un million de kilomètres de moins et étaient plus jeunes de 14 ans. C'était en 1984.

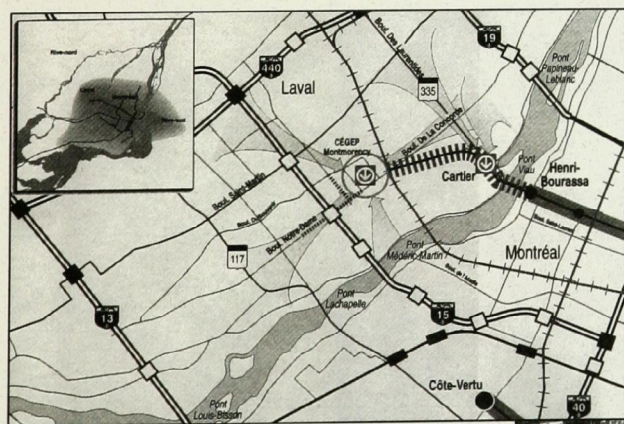
## Le métro à Laval, le métro vers l'est

Le 8 octobre, M. Jacques Brassard, ministre des Transports du Québec, faisait l'annonce d'un projet visant à raccorder la ville de Laval au réseau du métro de la STCUM par l'ajout de

confection des plans et devis sont fixés à février 1999, les travaux devant débuter en février 2000 et se terminer en 2004. Ce projet est entièrement financé par le ministère des Transports du Québec en vertu du programme d'aide gouvernementale au transport en commun.

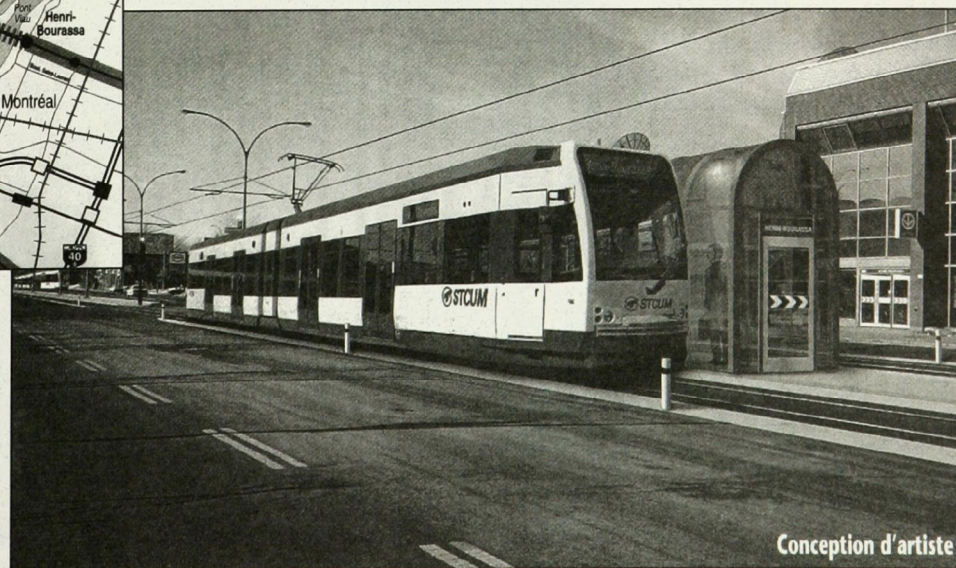
nouvelle station sera construite au coût de 63,5 M \$.

Le ministre divulguait en même temps un investissement de 2,6 M \$ en études d'opportunité et de faisabilité pour l'implantation d'un système de train léger sur rail. Les axes retenus pour études sont un axe est-ouest dans le nord de l'île, un axe nord-sud le long de l'avenue du Parc et, sur la Rive-Sud, un axe est-ouest entre Brossard et Boucherville et un axe nord-sud vers le centre-ville de Montréal depuis l'autoroute 10.



deux nouvelles stations, en prolongement de la ligne 2-orange. Une première station sera située à l'intersection des boulevards Cartier et des Laurentides et une deuxième près du CEGEP Montmorency. Ce projet, qui englobe la construction d'un terminus et de stationnements incitatifs, nécessitera un investissement de 179 M \$. Les appels d'offres pour la

Quatre jours plus tard, le 12 octobre, le ministre Brassard annonçait un second prolongement : celui de la ligne 5-bleue jusqu'au boulevard Pie-IX. Une



Conception d'artiste

## Les trains courts

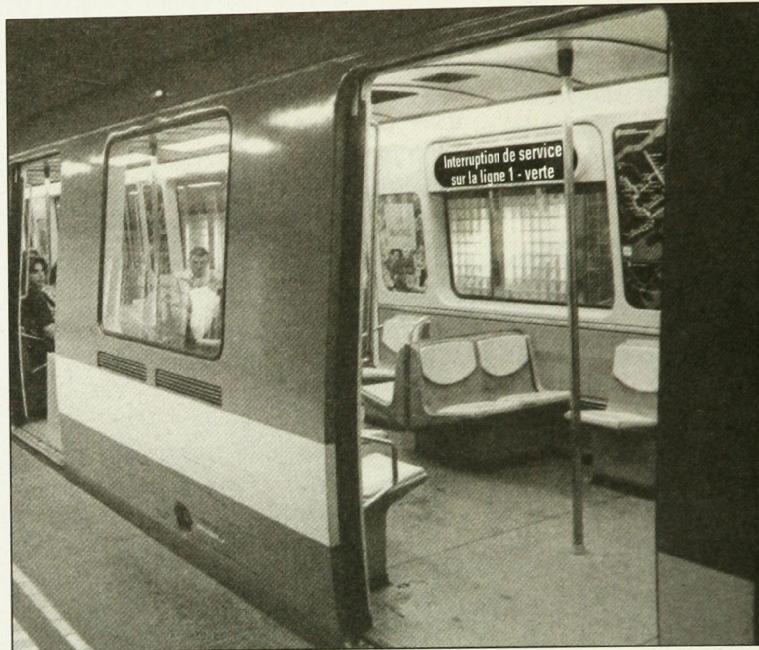
L'entreprise a annoncé l'abrogation de la réduction du nombre de voitures les samedis et dimanches sur les lignes 1-verte et 2-orange du métro. Les usagers de ces deux lignes ont pu dès lors profiter de rames complètes durant toutes les heures d'exploitation du métro.

Avec l'augmentation considérable des événements spéciaux les fins de semaine à Montréal ces dernières années, la mesure de réduction des trains les fins de semaine sur les lignes 1-verte et 2-orange ne réussissait plus à tenir le pari de générer des économies sans sacrifier la qualité du service à la clientèle.

L'offre de service sur les autres lignes du réseau de métro a été maintenue à son niveau actuel.

## Des mots dans le métro

À compter de janvier, les agents de communication du Centre de contrôle ont commencé à diffuser sur les afficheurs Télécité les détails des perturbations du service du métro.



Ces messages sont diffusés uniquement dans les voitures MR-73 équipées du module de communication visuelle. Ces voitures roulent sur les lignes 2-orange, 4-jaune et 5-bleue.

Par ailleurs, depuis quelques années, la STCUM a choisi de donner à sa clientèle la

raison exacte des perturbations qui touchent le service du métro. Une décision qui plaît à la clientèle. En effet, de 1996 à 1998, on a noté une diminution généralisée d'environ 40 % du nombre de plaintes reliées à la communication dans le métro.

## Pare-chocs à pare-chocs!

Résolument engagée à poursuivre ses efforts pour accroître sa performance, et dans le but de sensibiliser davantage les élus municipaux et les décideurs à la cause du transport en commun, la STCUM a produit à leur intention une série de trois documents sous forme de fiches. Le premier de ces documents trace le portrait de l'entreprise et de l'offre de service des réseaux autobus et métro. Le deuxième présente les données financières qui reflètent les efforts de compression qui ont été consentis au cours des dernières années (dont la réduction de 789 postes depuis 1995). Le dernier document porte sur la valeur socio-économique du

transport en commun et montre que les activités de la STCUM représentent un bénéfice net de 2 milliards de dollars pour la collectivité.

C'est-à-dire que si tous les utilisateurs du transport en commun utilisaient une automobile... ils rempliraient, pare-chocs à pare-chocs, une autoroute de trois voies reliant Montréal à Gaspé!



## Plus petit, plus performant

Décidée à accroître la performance de son réseau d'autobus, la STCUM a doublé le nombre de lignes desservies par des minibus.

Plus petit, plus léger et moins bruyant que le modèle traditionnel de 40 pieds, le minibus peut asseoir 16 personnes en plus d'accueillir 8 passagers debout; il est donc tout à fait approprié pour les lignes à plus faible achalandage. Après la 251-Sainte-Anne dans l'Ouest de l'île, ce fut au tour de la ligne 255-Minibus Gouin/Notre-Dame d'adopter le dernier-né de cette classe de véhicules de transport en commun.

À noter qu'à partir d'avril, le parcours de la ligne 251 a été prolongé jusqu'à l'hôpital des Vétérans à Sainte-Anne-de-Bellevue, afin d'offrir le service

aux quelque 1 800 bénéficiaires, employés et bénévoles qui sont traités ou qui œuvrent à cet endroit.

## Taxi

D'autre part, des modifications ont aussi été apportées à l'offre de taxi collectif dans l'Ouest de l'île afin d'en faciliter l'accès pour la clientèle. À Senneville, le service est maintenant offert selon un horaire fixe et un parcours défini, ce qui a pour effet de ne plus obliger les clients à appeler à l'avance pour réserver leur taxi. Ils doivent tout simplement se présenter à l'arrêt pour monter dans un véhicule. La tarification est celle du service habituel de la STCUM.

À Sainte-Anne-de-Bellevue, le client doit déboursier un supplément de 1 \$ en plus du tarif habituel de la STCUM, car il s'agit d'un service porte-à-porte.



## Navette Blainville/Centre-ville

Compte tenu du succès remporté par cette navette qui prolonge le service de train en amenant les usagers de la gare Jean-Talon au centre-ville, l'entente avec l'Agence métropolitaine de transport a été prolongée de deux ans. Les 1 300 à 1 500 usagers qui utilisent chaque jour ce train sont presque tous de nouveaux clients du transport en commun et ils apprécient grandement la qualité du service, autant des trains que des autobus.

## Ventes fulgurantes de la Carte touristique

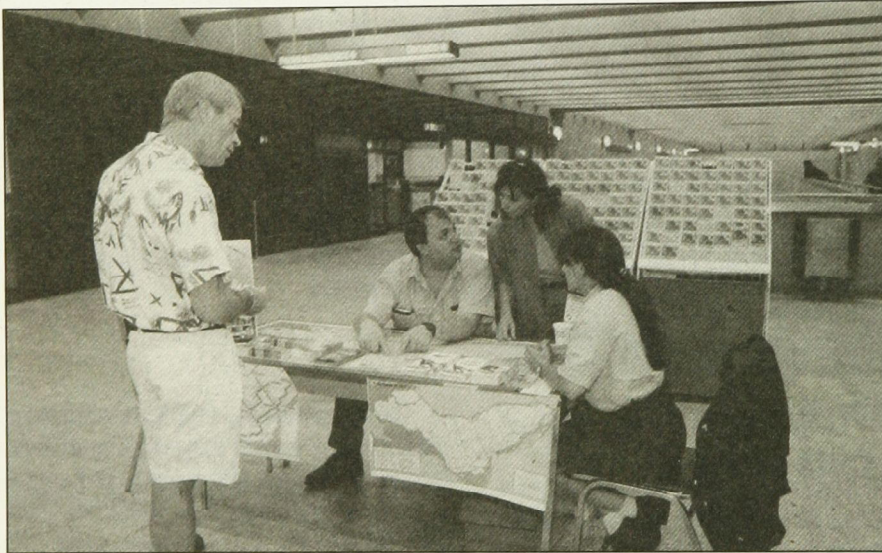
Durant les premiers six mois de l'année, les ventes de la Carte touristique ont connu une flambée phénoménale. Grâce à une mise en marché dynamique profitant d'une augmentation du tourisme à Montréal et des retombées bénéfiques de la faiblesse du dollar canadien, les ventes de la carte d'un jour ont progressé de 30,5 % par rapport à la même période l'an dernier et les ventes de la carte de trois jours ont bondi de 45,8 %.

Le grand avantage de la Carte touristique réside dans sa grande souplesse d'utilisation. On peut l'acheter à tout moment et l'utiliser pour une période d'un jour ou de trois jours consécutifs.



## Distribution des Planibus

Pour réduire les inconvénients que les changements d'horaire occasionnent aux usagers, une distribution active et ponctuelle de Planibus a été mise sur pied par le Service à la clientèle. Des équipes de la STCUM ont remis des Planibus aux clients en plus de répondre à leurs questions. Cette amélioration des services a beaucoup plu à la clientèle. Dorénavant, la distribution sera répétée trois fois par année à la station de métro Berri-UQAM.



## Un problème d'entassement

L'entassement dans les véhicules publics est un problème réel qu'un peu de courtoisie permet d'atténuer. Parmi les comportements qui peuvent être corrigés, il faut noter l'entassement devant les portes des voitures, l'engorgement du milieu des quais du métro et les sacs à dos qui devraient être portés à la main dans les véhicules.

Dans la mesure où les sacs à dos ont un effet négatif à la fois sur la clientèle du métro et sur la clientèle de l'autobus, la STCUM a fait porter le premier volet de sa campagne de sen-

## Apprivoisez votre sac à dos



**Tenez-le par la main!**

**STCUM**

sibilisation sur quelques moyens à prendre pour réduire l'entassement dans les voitures de métro et les autobus.

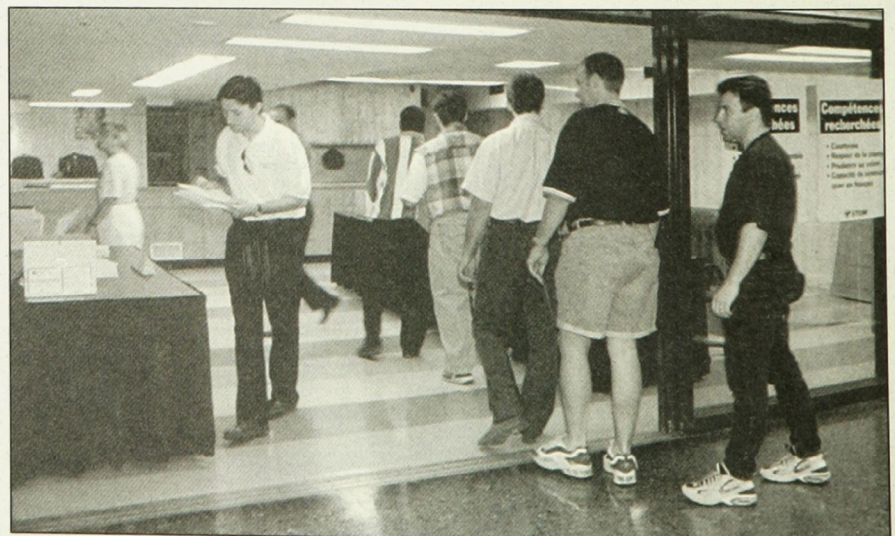
La campagne a misé sur l'humour. Des équipes de comédiens ont parcouru les stations de métro pour y présenter des saynètes sur le sujet. La campagne a été complétée et renforcée par de l'affichage sur les comportements souhaités de la clientèle.

## Embauche de chauffeurs

L'année a été marquée par la levée du gel de l'embauche décrété en 1995. L'entreprise a eu besoin d'une quarantaine de chauffeurs supplémentaires et a souhaité créer, du même coup, une banque de candidats pouvant être appelés au cours des deux prochaines années. Plus de 4 200 formulaires de mise en candidature ont été distribués lors de la journée du 22 juin. Environ 3 000 formulaires ont été retournés et 2 639 ont été retenus pour l'étape suivante. Le processus d'intégration des nouveaux chauffeurs a été exceptionnellement rapide, car le besoin de chauffeurs dans les centres était grand et le temps comptait. Les chauffeurs choisis ont reçu une formation accélérée et ont ensuite été affectés à un centre

de transport, avec toutes les garanties de sécurité habituelles.

L'embauche s'est faite en conformité avec les objectifs du Plan d'accès à l'égalité : 40 % de femmes et 25 % de minorités ethniques et visibles.



# Un réseau plus accessible

Le vieillissement de la population et l'intégration sociale des personnes handicapées sont des réalités qui ont un impact direct sur le profil de la clientèle. L'enjeu, pour la STCUM, est d'élaborer une politique cohérente s'appuyant sur la complémentarité des réseaux d'autobus, du métro et du Transport adapté.

Par ailleurs, l'action de l'entreprise s'est centrée sur un ensemble de projets qui ont été menés en concertation avec le milieu.

## D'une rive à l'autre

Pour mieux répondre aux besoins de transport adapté dans la grande région montréalaise, un nouveau service a été instauré en juillet 1998, permettant aux usagers de voyager d'une rive à l'autre. Ce projet est le fruit d'une étroite collaboration entre les sociétés de transport et les organismes de transport adapté de la région, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), les regroupements d'usagers, l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) et le ministère des Transports du Québec.

Ce projet expérimental permet aux personnes handicapées de passer d'un service de transport adapté à l'autre (STCUM, STL et STRSM). De plus, entre l'aller et le retour, les clients peuvent se déplacer indifféremment durant la journée sur le territoire de la Rive-Sud, de Laval ou de la CUM.

Des points de correspondance ont été établis au terminus Henri-Bourassa de la STL et au centre de réhabilitation Lucie-Bruneau. Pour offrir un service sécuritaire à la clientèle handicapée intellectuellement, une entente de service a été conclue pour assurer le gardiennage des personnes aux points de correspondance.

Le coût du service pour les six mois de la mise à l'essai est estimé à 250 000 \$, financé à hauteur de 75 % par le ministère des Transports du Québec.

## Tout le monde à bord!

L'autobus à plancher surbaissé est le fer de lance du projet global d'amélioration de l'accessibilité au réseau régulier. Les améliorations apportées à l'aménagement des Nova LFS ont reçu un accueil positif de la clientèle, puisque 75 % des répondants se sont déclarés satisfaits.

Une expérimentation contrôlée auprès de personnes se déplaçant en fauteuil roulant a montré que 94 % d'entre elles avaient jugé positive leur expérience face à ce type de véhicule et que 77 % envisageaient d'utiliser ces nouveaux services surtout en dehors des heures de pointe. Le taux de satisfaction de la clientèle quant à l'accessibilité des personnes en fauteuil roulant à bord des véhicules à plancher surbaissé est à près de 90 %.

Avec l'implantation des autobus à plancher surbaissé, la STCUM a mis à l'essai un projet d'accès à son réseau régulier pour les personnes en fauteuil roulant. Les cinq lignes suivantes ont été choisies : 11-Montagne, 14-Amherst, 27-Boul. Saint-Joseph, 51-Boul. Édouard-Montpetit et 97-Mont-Royal. Les personnes en fauteuil roulant ont accès aux autobus de ces lignes en dehors des heures de pointe les jours de semaine, de même qu'en tout temps les samedis, les dimanches et les jours fériés.

En décembre, une enquête a été menée quant à l'utilisation de ce service par les personnes en fauteuil roulant. Plus de 70 % des personnes l'ayant déjà utilisé ont déclaré souhaiter le réutiliser et 90 % des personnes interrogées ont dit connaître ce service.

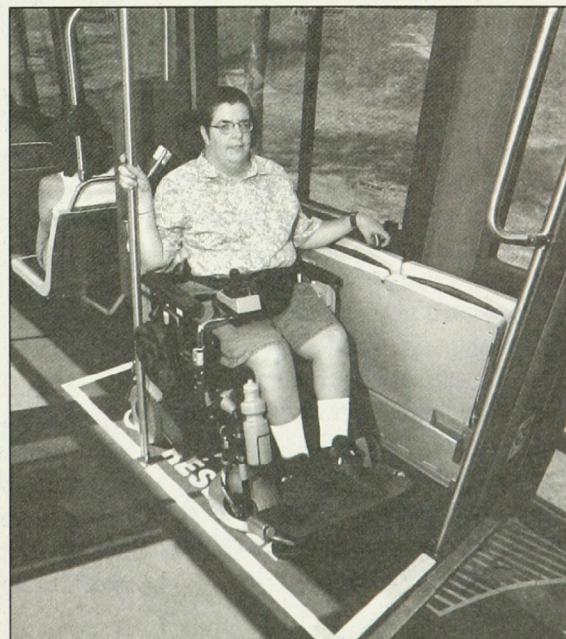
Intégration des services  
de transport adapté

Dès le 6 juillet 1998

Un nouveau  
service  
pour vous

Venez en faire  
l'essai ...  
d'une rive à l'autre!

AMT Agence métropolitaine de transport STCUM STRSM



# Les projets

## Le retour de l'enquête O-D

La septième édition de l'enquête Origine-Destination a été lancée le 24 août. Si on excepte le recensement, il s'agit de la deuxième plus importante enquête-ménage téléphonique au Québec, après celle portant sur la santé des Québécois, et menée à l'échelle de la province.

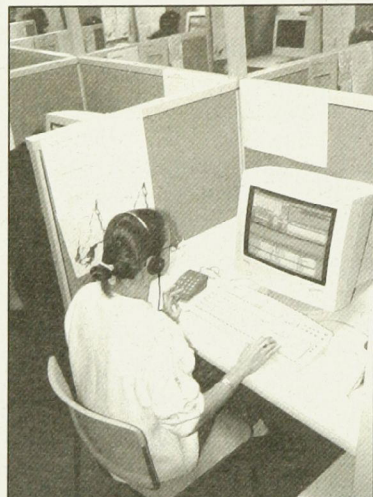
En effet, environ 5 % des ménages (165 000 personnes) de la région de Montréal ont été échantil-

onnés. L'information recueillie concerne les données du ménage (localisation, taille, moyens de transport utilisés), les personnes qui le composent et les déplacements que celles-ci ont fait la veille de l'entrevue (origine, destination, mode de transport, heure de déplacement, etc.). En plus, pour la première fois, des ménages ont été interrogés quant à leurs déplacements de fin de semaine.

L'enquête répond aux besoins des planificateurs des réseaux de transport, car elle permet notam-

ment de mesurer les facteurs de mobilité et leur évolution, d'alimenter des modèles de prévision et de mieux gérer les équipements collectifs par l'analyse de la demande et des tendances démographiques.

L'enquête O-D est menée grâce à un partenariat entre la STCUM, la STL, la STRSM, l'AMT, le ministère des Transports du Québec et le ministère de la Métropole, en collaboration avec des chercheurs de Polytechnique. Le coût de ce projet est de 1,1 M \$, partagé entre les partenaires.



## Le bogue de l'an 2000

À l'automne 1997, la STCUM, étant consciente que les technologies de l'information constituaient un outil stratégique dans sa recherche d'efficacité, entreprenait une démarche de révision complète de sa fonction informatique. Cette démarche a permis de revoir l'état des applications et des technologies en place, d'analyser la problématique de non-conformité à l'an 2000 et de dégager les grandes orientations technologiques à adopter. Orientations dont la pierre angulaire est l'abandon du développement informatique maison et de l'ordinateur central, au profit de l'implantation d'un système intégré d'entreprise basé sur le choix d'un progiciel éprouvé dans lequel sont inscrits des processus de classe mondiale, répondant à l'ensemble des grandes fonctions de l'entreprise.

Face à la désuétude avancée de ses équipements technologiques et à l'inefficacité de ses applications, la STCUM a décidé de transformer les risques, efforts et coûts élevés associés à la problématique du bogue de l'an 2000, sans valeur ajoutée pour l'entreprise, en occasion de remplacement des vieux systèmes, équipements et logiciels, ainsi qu'en occasion de rationalisation du portefeuille d'applications utilisées à la STCUM.

D'ici l'automne 1999, 11 systèmes majeurs auront donc été remplacés par le progiciel R/3 de SAP (systèmes financiers, régimes de retraite et production de la paie), 67 applications auront

été éliminées, 70 applications auront été converties à l'an 2000 et 1000 micro-ordinateurs désuets auront été remplacés. De plus, l'impartition de l'ordinateur central garantira sa conformité à l'an 2000.



# Bilan social

## Protectrice de la personne

Un poste de protectrice de la personne a été créé. Le mandat qui lui a été confié est d'aider les employés et les gestionnaires à solutionner leurs problèmes ou leurs différends et de permettre à chaque employé d'exercer un recours lorsqu'il se considère victime de harcèlement ou d'injustice. En somme, de faire de la STCUM une entreprise meilleure qui traite ses employés avec respect et équité.



M<sup>me</sup> Lorraine Pilon, la toute première protectrice de la personne à la STCUM.

Les statistiques qui suivent reflètent les préoccupations vécues par une partie des personnes qui travaillent à la STCUM. En 1998, 108 personnes se sont prévaluées de ce nouveau recours.

## Bilan de la première année

### Répartition par grandes catégories d'emplois

Chauffeurs, changeurs et opérateurs	32
Gestionnaires	25
Employés de bureau	19
Employés d'entretien	12
Non syndiqués	9
Ex-employés	4
Professionnels	3
Agents de surveillance	2
Commis divisionnaires	1
Extérieur à la STCUM	1

### Nature des cas

Réorganisation	25
Conditions d'emploi	33
Harcèlement (dont harcèlement sexuel : 3)	15
Discrimination	5
Violence au travail	4
Divers	13
Support et conseil	61

*N.B. Certains cas relèvent de plus d'une catégorie*

### Règlements atteints

Décision du directeur général après recommandation	11
Conseils et propositions de la protectrice	38
Employés référés à d'autres instances	20
Cas réglés par voie hiérarchique ou avec intervenants appropriés	17
Médiation	4
Plaintes non fondées	13
Cas en suspens (au 31 décembre 1998)	5

## Programme d'aide aux employés

Les problèmes de société évoluent et l'entreprise doit prendre ce facteur en considération pour offrir un programme d'aide aux employés (PAE) de qualité et adapté à l'époque. Les services du PAE sont offerts à tous les employés et à leur famille pour les aider à résoudre leurs problèmes personnels et psychologiques. Ce sont des services donnés par des professionnels. Pour la première fois, une firme de consultants a été associée à ce programme afin de préserver la confidentialité des personnes qui font le choix de consulter.

Pour les six derniers mois de l'année, le taux d'utilisation des services du PAE est de 4,5 %.



## Nouveau lien de communication avec les retraités

Privée de lien avec les retraités depuis la disparition du journal *Promenade* en 1996, la direction a confié aux Affaires corporatives le soin de mettre sur pied une nouvelle publication à leur intention.

C'est en décembre 1997 que le premier numéro de *Continuité* paraissait, mais c'est en 1998 que le bulletin a pris son essor. La parution s'est depuis maintenue sur une base trimestrielle et les commentaires, tous très positifs, montrent que le bulletin avait sa raison d'être.



Volume 1 Numéro 1 - Décembre 1997

### Un directeur général recruté dans l'entreprise



**D**urant le 1<sup>er</sup> mai, M. Jacques Fortin, directeur général de la Société Économique de Montréal, a été nommé directeur de la planification financière et de la gestion de la planification financière et du budget. Il succède à M. Thériault, directeur et ancien président du Conseil d'administration et chef de la direction de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSTST).

**Un lien avec les retraités**

Parmi les premiers mandats qu'il a assumés, M. Fortin a demandé aux responsables des communications de produire un bulletin d'information sobre et simple à l'intention des employés retraités. Celui-ci devrait paraître quatre fois par année. Il sera une des communications à son sujet, à l'heure où il nous les communique par le biais du système télévisuel (STV-MQ), accessible 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

### Un journal juste pour vous

Avec la disparition de *Promenade* à la fin de 1996, les retraités ont perdu le seul lien qui les rattachait à l'entreprise, pour laquelle ils ont travaillé une bonne partie de leur vie. Il me semble primordial de rétablir ce lien et c'est pourquoi j'ai demandé aux responsables des communications de créer une nouvelle publication, s'adressant uniquement aux retraités.

Voilà donc le premier numéro de votre journal. Il paraîtra quatre fois par année et vous tiendra au courant de ce qui se passe dans l'entreprise. Le Service des communications travaillera en étroite collaboration avec le Service des relations de retraités et de ce fait, vous aurez aussi plus rapidement des nouvelles de votre régime.

  
 Jacques Fortin

### Nouvelle structure de direction

**L**es membres du conseil d'administration ont nommé au poste de directeur général le mandat de la planification financière et de la gestion. Pour ce faire, M. Fortin a proposé une structure administrative plus simple, davantage centrée sur les opérations. Le conseil d'administration a approuvé la nomination du conseil de direction le 21 août et ce dernier a présenté la nouvelle équipe de direction le 3 décembre.

C'est une structure allégée qui a été adoptée. Le mandat de la planification financière et de la gestion est passé de 9 à 21 unités administratives. La plupart des services ont été des modifications mineures et presque tous les départements ont changé de poste. C'est aussi une structure simplifiée mais avec plus de responsabilités dans l'entreprise. Une structure favorisant le travail d'équipe, centrée sur les opérations et réajustant l'équilibre vers le service à la clientèle.

Dans la direction générale, le nouveau conseil de direction comprend une directrice générale adjointe Affaires corporatives, un directeur adjoint Services à l'employé, un chef de l'exploitation Réseau des usagers, un chef de l'exploitation Réseau du métro et un directeur adjoint Centre des ressources financières et matérielles. À ces six personnes se joignent 22 directeurs qui viennent compléter l'équipe de direction.

Si vous avez en contact plus sur cette restructuration, demandez un exemplaire du *Compendium spécial* du 3 décembre dernier en appelant au 386-6666 (286-6666). Les services vous guideront (sans adresse et code postal) et il vous fera plaisir de vous le faire parvenir par la poste.

## 13 000 repas chauds

À un rythme de quatre à cinq sorties par semaine, la centaine de bénévoles du Réchaud-Bus ont servi environ 13 000 repas chauds et gratuits cette année, surtout à une clientèle jeune et défavorisée, venant du milieu scolaire ou de l'itinérance.

Les activités du Réchaud-Bus couvrent une vingtaine de sites différents dans la région du grand Montréal.

En 1997, le Réchaud-Bus a commencé à distribuer tous les matins de la nourriture aux élèves défavorisés de cinq écoles de la région. Ce nombre est passé à dix écoles en 1998. En 1999, ce sera quinze écoles.

Durant la crise du verglas de janvier, les bénévoles se sont mobilisés comme jamais et le Réchaud-Bus a distribué en moyenne 700 repas par jour aux personnes sinistrées dans les centres d'hébergement de l'île de Montréal.

Les bénévoles du Réchaud-Bus sont des employés ou des retraités de la STCUM.



## Mouvements du cœur

Les dons des employés de l'entreprise à la campagne institutionnelle de financement 1998 ont atteint 252 670 \$, dépassant l'objectif fixé à 250 000 \$. C'est la plus importante somme amassée dans l'histoire des trois éditions de la campagne unifiée. Les organismes qui vont profiter des fruits de cette campagne, menée sous le thème «Au-delà des dons, il y a des gens», sont Centraide, la Croix-Rouge et le Réchaud-Bus.

À l'approche de Noël, les employés ont fait, de façon bénévole, une Guignolée dans quelques stations névralgiques du réseau de métro. Cette première campagne a été couronnée de succès, permettant d'amasser quelque 28 000 \$. Cet argent a permis de nourrir près de 275 familles à l'approche des Fêtes.





## Mouvements dans la cité

La STCUM démocratise l'accès à la vie culturelle. Le transport en commun met à la portée de tous les musées, les théâtres, les centres sportifs, les grands événements; le transport en commun est au cœur de tous les mouvements de la cité. Durant l'année, l'entreprise s'est associée à des organismes culturels, communautaires et même sportifs.

Depuis 1992, le 15 mai est la Journée internationale de l'Air pur. Fruit de la collaboration de nombreux partenaires (dont la STCUM), cette journée est une occasion rêvée pour sensibiliser la population à encourager des modes de transport moins polluants, dont l'autobus et le métro.

Le dimanche 24 mai a marqué la douzième édition de la Journée des musées montréalais, qui ont ouvert toutes grandes leurs portes. Comme les années précédentes, la STCUM a participé au succès de cette journée, en mettant à la disposition du grand public des autobus qui ont effectué gratuitement la navette entre les musées.

Les 24, 25 et 26 septembre, l'art vidéographique a envahi le métro. Dans le cadre des Journées de la Culture, Champ Libre a présenté Visions Underground, un regroupement d'une quarantaine de vidéos expérimentales. L'événement s'est tenu sur

le quai Angrignon de la station Berri-UQAM, où la clientèle pouvait regarder les vidéos entre deux rames, puisque la durée des œuvres ne dépassait pas quatre minutes.

Cette année encore, la STCUM s'est associée à Renaissance Montréal pour organiser la sixième édition de l'Opération changement de saison, une collecte de vêtements usagés dans huit stations de métro du 26 au 30 octobre. Renaissance Montréal est un organisme sans but lucratif qui vise à intégrer les sans-emploi au marché du travail grâce à des programmes de formation et de placement.

Pour marquer le 50<sup>e</sup> anniversaire de la Déclaration universelle des droits de l'homme, un happening a eu lieu la journée du 10 décembre aux stations Berri-UQAM et Place-des-Arts, sous l'égide d'Amnistie Internationale. Comédiens, chanteurs, écrivains, représentants syndicaux, journalistes et athlètes ont pris part à la manifestation et accepté

d'intervenir publiquement en faveur de défenseurs des droits humains.

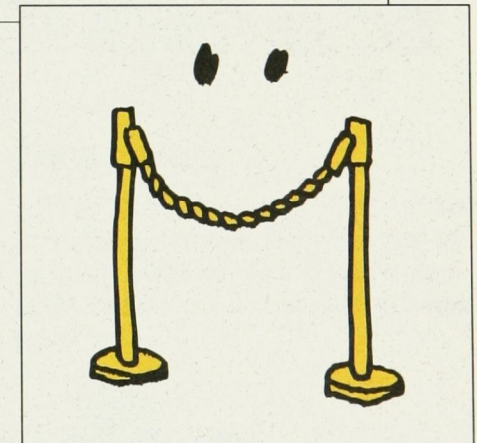
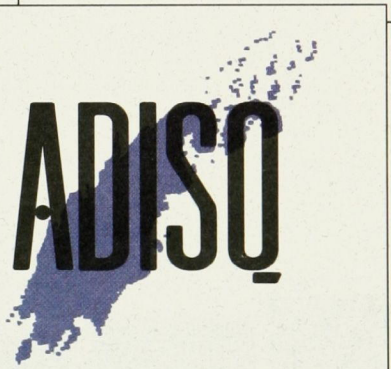
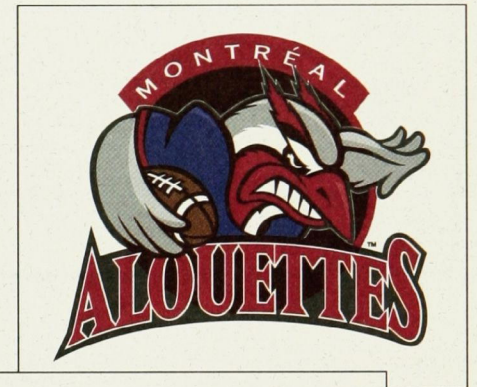
Pour une quatrième année consécutive, l'ADISQ s'est associée à la STCUM pour présenter un mini-spectacle à la station Berri-UQAM. L'événement, qui s'est tenu le 12 décembre, marquait aussi le 20<sup>e</sup> anniversaire de la création de l'ADISQ, dont l'objectif est de faire connaître la qualité et la diversité de la chanson québécoise.

Sur le plan sportif, l'association avec les Alouettes de Montréal a été couronnée de succès. Le service de navette gratuit entre le métro et le stade Percival Molson a transporté plus de 40 000 personnes lors de la saison locale du club de football.

**Le 15 mai,  
Madame  
Lemieux prend  
le métro et  
respire mieux!**

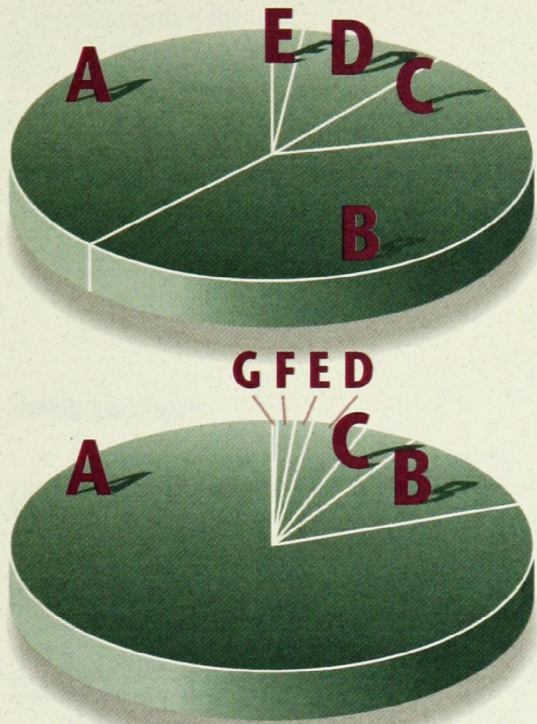
**JOURNÉE  
INTERNATIONALE  
DE L'AIR PUR!**  
Une présentation de  
Transport 2000 Québec  
1-900-870-2424

STCUM CKOI AMIT  
Des cartes CAM et TRAM à gagner aux kiosques de Transport 2000 dans le métro!





# La STCUM en chiffres



## Revenus

(en milliers de dollars)

**678 098**

A. Contribution des municipalités du territoire de la CUM	254 600
B. Voyageurs	276 098
C. Contributions diverses	72 036
D. Subventions du gouvernement du Québec	61 183
E. Autres	14 181

## Dépenses

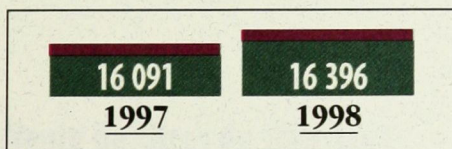
(en milliers de dollars)

**675 899**

A. Autobus et métro	540 840
B. Service de la dette et du financement	72 376
C. Fonds d'amortissement	23 182
D. Transport adapté	22 038
E. Maintien des actifs	7 918
F. Fonds des dépenses en immobilisations	6 192
G. Dépenses imprévues	3 353

## Commentaires et plaintes

Commentaires écrits, appels téléphoniques et commentaires faits par l'entremise du site Internet.



Une augmentation de 2 % comparative à 1997, principalement due à l'accroissement des demandes de renseignements. 38 % de ce nombre concernent le comportement des employés et 37 % le service (surcharge, manque de véhicules, etc.).

## Planibus

On a distribué un total de 4 millions de Planibus en 1998 au cours des trois périodes de distribution de janvier, juin et septembre.

## Infobus

On dénombre 3 000 Infobus dans le réseau de la STCUM. Ils sont mis à jour trois fois par année. En 1998, ils ont nécessité 1 200 réparations. Près de 30 % des commentaires sur les Infobus consistent à en demander de nouveaux.

## TELBUS

TELBUS a été l'objet de 9 957 392 appels en 1998, soit une moyenne quotidienne de 27 281 appels.

Mis en service en 1993, TELBUS n'a cessé depuis d'accroître sa popularité; on prévoit atteindre les 12 millions d'appels en 1999.



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

Le Centre de renseignements a répondu à 2 823 019 appels en 1998. De ce nombre, 545 324 ont été traités par les préposés, les autres ayant été pris en charge par le système de réponse vocale.

## Site Internet

Le site Internet de la STCUM a reçu 232 064 visiteurs en 1998, soit une moyenne de près de 4 500 visiteurs par semaine.

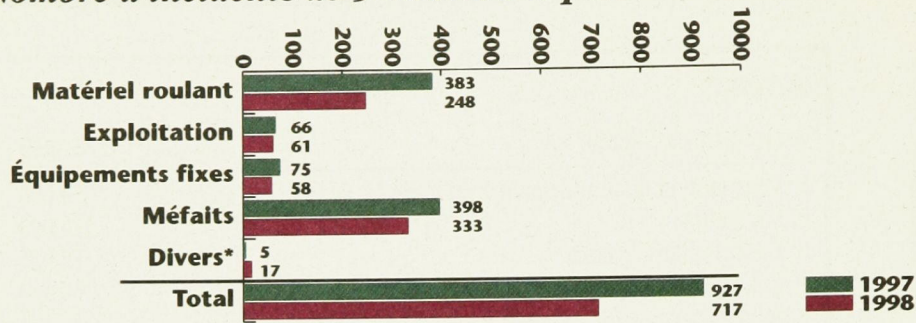
## Objets trouvés

Chaque année, environ 20 000 articles perdus dans le réseau autobus-métro sont rapportés aux Objets trouvés à la station Berri-UQAM. Environ 20 % sont récupérés par leurs propriétaires.

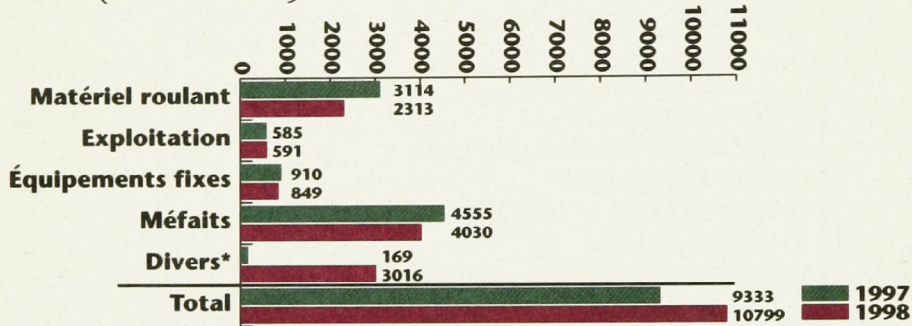


## Fiabilité du métro

### Nombre d'incidents de 5 minutes et plus



### Délais (en minutes)

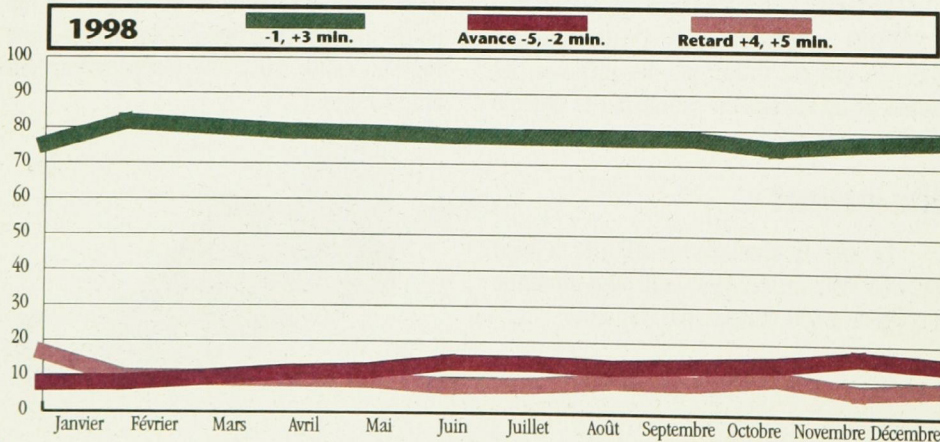
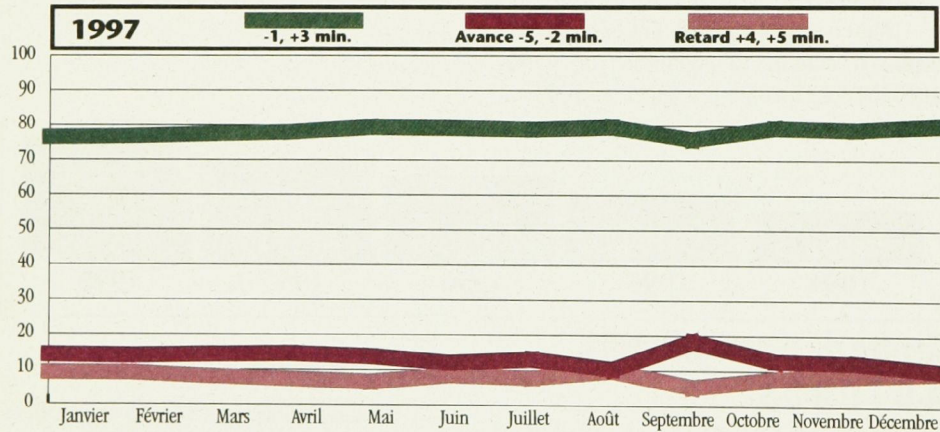


\* La tempête de verglas de janvier 1998, comprise dans cette catégorie, est la cause majeure de cette hausse.

## Ponctualité des autobus

### Évolution de la ponctualité

Performance en %



## Véhicules et réseau

### Le parc de véhicules

1 595	autobus
759	voitures de métro
89	minibus de transport adapté
7	minibus urbains

### Le réseau

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

### Les kilomètres parcourus

Autobus :	72 380 399 km
Métro :	56 085 000 km
Minibus de transport adapté :	3 058 741 km

### Accidents avec dommages impliquant un autobus ou un minibus

1994	1995	1996	1997	1998
3 328	3 113	2 781	2 986	2 844

## Grille tarifaire

	1994	1995	1996	1997	1998
<b>CAM</b>					
Tarif ordinaire	43 \$	43,50 \$	44,50 \$	45 \$	45 \$
Tarif réduit	17,50 \$	18 \$	18,50 \$	19 \$	19 \$
<b>CAM hebdo</b>					
Tarif ordinaire	-	-	-	-	12 \$
Tarif réduit	-	-	-	-	6 \$
<b>Lisière de six tickets</b>					
Tarif ordinaire	7 \$	7,50 \$	7,75 \$	8 \$	8 \$
Tarif réduit	3,25 \$	3,50 \$	3,75 \$	4 \$	4 \$
<b>Espèces</b>					
Tarif ordinaire	1,75 \$	1,75 \$	1,85 \$	1,85 \$	1,85 \$
Tarif réduit	0,90 \$	0,90 \$	1 \$	1 \$	1 \$
<b>Carte touristique</b>					
1 jour	5 \$	5 \$	5 \$	5 \$	5 \$
3 jours	12 \$	12 \$	12 \$	12 \$	12 \$

## Vente de titres de transport

### Nombre de titres vendus

	Tarif ordinaire	Tarif réduit
CAM	2,7 millions	1,1 million
CAM hebdo	313 500	14 800
Lisière de six tickets	7 millions	2,3 millions
Paiement en espèces	23,2 millions	2,7 millions
Carte touristique	1 jour, 86 000	
	3 jours, 41 100	

## Réseau du métro

### Les stations de métro les plus achalandées

	(nombre d'entrées)
McGill	11 133 892
Berri-UQAM	9 835 632
Henri-Bourassa	7 973 872
Bonaventure	7 479 999
Longueuil	7 176 273

### La journée la plus achalandée

Le vendredi 6 novembre avec un total de 754 449 entrées.

## Réseau des autobus

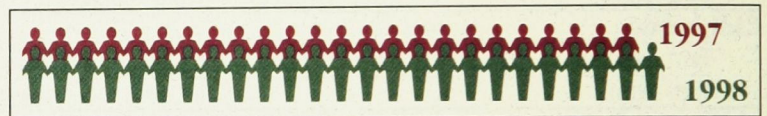
### Les lignes les plus achalandées

1.	80-Av. du Parc 535-Voies réservées du Parc/ Côte-des-Neiges	15 400 32 600 <b>48 000</b>
2.	67-Saint-Michel	<b>41 100</b>
3.	121-Sauvé/Côte-Vertu	<b>36 300</b>
4.	139-Pie-IX 505-Voie réservée Pie-IX	34 200 6 200 <b>40 400</b>
5.	69-Gouin	<b>31 400</b>

(achalandage quotidien moyen un jour de semaine)

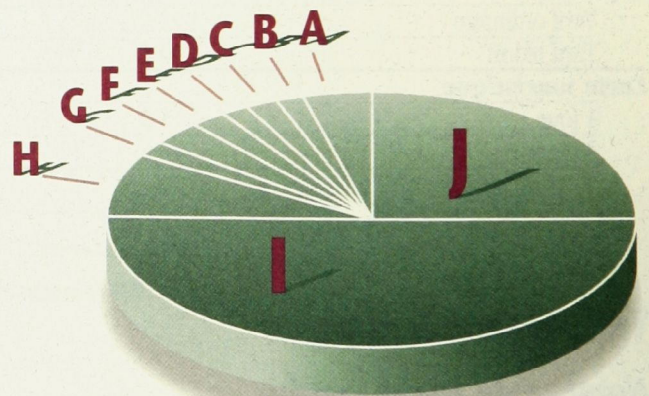
## Achalandage annuel

Un peu plus de 340 millions de déplacements, soit 1,6 million de déplacements de plus qu'en 1997 pour une augmentation de 0,5 %.



## L'effectif au 31 décembre 1998

	1997	1998
A. Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	314	<b>287</b>
B. Contremaîtres	125	<b>112</b>
C. Gestionnaires	191	<b>151</b>
D. Professionnels et employés de bureau non syndiqués	110	<b>108</b>
E. Professionnels syndiqués	167	<b>165</b>
F. Commis divisionnaires	196	<b>203</b>
G. Agents de surveillance	142	<b>150</b>
H. Employés de bureau syndiqués	651	<b>569</b>
I. Chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes	3 611	<b>3 571</b>
J. Employés d'entretien	1 800	<b>1 778</b>
<b>Total</b>	<b>7 307</b>	<b>7 094</b>



## La représentation des femmes

974 femmes, soit 14 % de l'effectif, dont 550 chauffeuses d'autobus, opératrices de métro et changeuses, 28 agentes de surveillance et 43 employées d'entretien.

# Le Conseil d'administration

**Monsieur Frank Zampino, C.A.** <sup>(5)</sup>

Président

Maire de la Ville de Saint-Léonard

**Monsieur Pierre-Yves Melançon** <sup>(4)</sup>

Vice-président

Conseiller municipal de Montréal

**Madame Vera Danyluk** <sup>(6)</sup>

Présidente du Comité exécutif

de la Communauté urbaine de Montréal

**Monsieur Ovide T. Baciu** <sup>(9)</sup>

Maire de la Ville de Roxboro

**Monsieur John W. Meaney** <sup>(3)</sup>

Maire de la Ville de Kirkland

**Monsieur Jean-Guy Deschamps** <sup>(8)</sup>

Conseiller municipal de Montréal

**Monsieur Achille Polcaro** <sup>(2)</sup>

Conseiller municipal de Montréal

**Madame Ginette Marotte** <sup>(7)</sup>

Représentante des citoyens

de la banlieue de Montréal

**Monsieur Yves Leblanc** <sup>(1)</sup>

Représentant des citoyens de Montréal

## Le comité de vérification

**Monsieur Frank Zampino, C.A.**

Président du Conseil d'administration  
de la STCUM

Maire de la Ville de Saint-Léonard

**Monsieur Jacques Fortin**

Directeur général de la STCUM

**Monsieur Ovide T. Baciu**

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.**



1

2

3

4

5

6

7

8

9





# États financiers

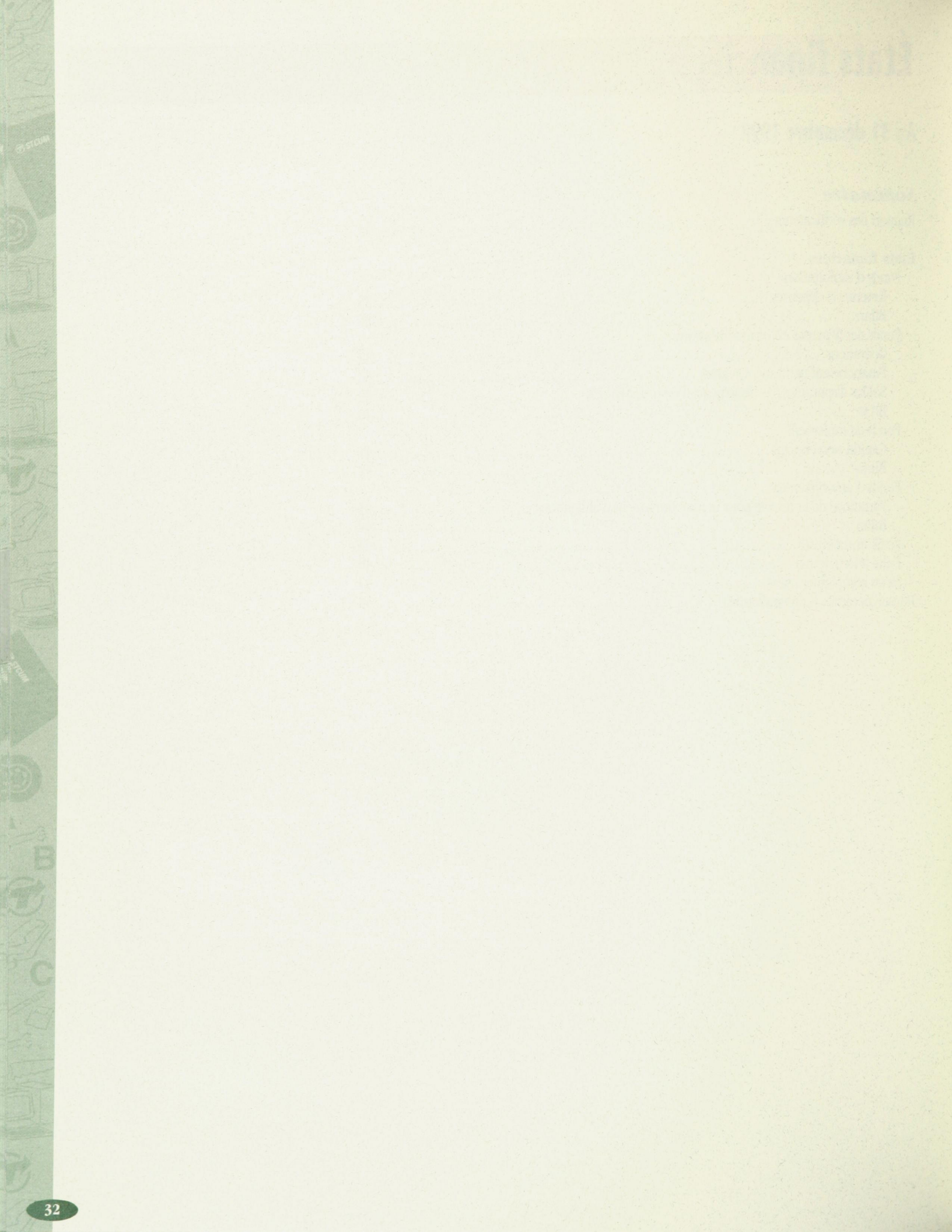
Au 31 décembre 1998

## Sommaire

Rapport des vérificateurs .....	33
---------------------------------	----

## États financiers

Fonds d'exploitation	
Revenus et dépenses .....	35
Bilan .....	36
Fonds des dépenses en immobilisations	
Opérations .....	37
Financement permanent réalisé .....	38
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés .....	39
Bilan .....	40
Fonds de roulement	
Capital non engagé .....	41
Bilan .....	42
Fonds d'amortissement	
Variations de la réserve pour le remboursement d'obligations .....	43
Bilan .....	44
Actifs immobilisés .....	45
Dettes à long terme .....	46
Notes complémentaires .....	47
Renseignements supplémentaires .....	53



STORIA

B

C

# Rapport des vérificateurs

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

**N**ous avons vérifié les bilans du fonds d'exploitation, du fonds des dépenses en immobilisations, du fonds de roulement et du fonds d'amortissement et les états des actifs immobilisés et de la dette à long terme de Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1998, ainsi que l'état des revenus et dépenses du fonds d'exploitation, les états des opérations, du financement permanent réalisé et des soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés du fonds des dépenses en immobilisations, l'état du capital non engagé du fonds de roulement 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 1998, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables décrites à la note 2.

*Raymond Chabot Grant Thornton*

Société en nom collectif  
Comptables agréés  
Montréal  
Le 16 mars 1999



© STYRIA

# Fonds d'exploitation

## Revenus et dépenses

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>Budget</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>			
Voyageurs (note 3)	278 594	276 098	271 512
Contribution des municipalités du territoire de la CUM	254 600	254 600	269 600
Subventions du gouvernement du Québec (note 4)	58 421	61 183	51 845
Contributions de l'Agence métropolitaine de transport (note 5)	68 976	70 447	70 224
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (note 6)	1 589	1 589	1 205
Autres revenus	18 955	14 181	11 909
	<b>681 135</b>	<b>678 098</b>	<b>676 295</b>
<b>Dépenses</b>			
Service autobus et métro	551 745	540 840	540 852
Service de transport adapté	21 685	22 038	20 693
Service de la dette et frais de financement (note 7)	76 498	72 376	61 654
Dépenses imprévues	6 070	3 353	1 632
Maintien des actifs	11 653	7 918	8 411
	<b>667 651</b>	<b>646 525</b>	<b>633 242</b>
<b>Résultat avant affectations</b>	<b>13 484</b>	<b>31 573</b>	<b>43 053</b>
<b>Affectations</b>			
Fonds des dépenses en immobilisations	1 747	6 192	4 640
Fonds d'amortissement	23 737	23 182	25 609
	<b>25 484</b>	<b>29 374</b>	<b>30 249</b>
Excédent des revenus sur les dépenses (dépenses sur les revenus) avant revenu reporté de l'exercice précédent	(12 000)	2 199	12 804
Revenu reporté de l'exercice précédent	12 000	21 339	8 535
<b>Excédent</b> (note 14)	<b>—</b>	<b>23 538</b>	<b>21 339</b>

# Fonds d'exploitation

## Bilan

Au 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
Encaisse	15 258	15 729
Certificat de dépôt, au coût, échéant en janvier 1999	558	3 586
Subventions du gouvernement du Québec à recevoir (note 8)	13 634	8 701
Contributions de l'Agence métropolitaine de transport à recevoir	25 334	27 561
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal à recevoir	2 794	1 205
Autres débiteurs (note 9)	23 313	17 444
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	14 393	15 022
Avance au fonds des dépenses en immobilisations	66 334	27 700
	<u><b>161 618</b></u>	<u><b>116 948</b></u>
<b>Passif</b>		
Emprunts à court terme	62 776	29 591
Comptes fournisseurs et frais courus (note 10)	65 137	55 975
Engagements à payer	3 912	3 043
Dû au fonds de roulement	6 255	7 000
Revenu reporté à l'exercice suivant (note 14)	23 538	21 339
	<u><b>161 618</b></u>	<u><b>116 948</b></u>

# Fonds des dépenses en immobilisations

## Opérations

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
<b>Financement permanent</b>		
Emprunt à long terme	16 308	60 000
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport relativement aux rénovations des stations de métro	7 264	—
Fonds d'exploitation		
Projets réalisés	745	3 938
Projets à réaliser	5 447	702
	<u>6 192</u>	<u>4 640</u>
Fonds de roulement	<u>745</u>	—
Transfert des actifs du métro selon les exigences légales	167	640
	<u><b>30 676</b></u>	<u><b>65 280</b></u>
<b>Dépenses</b>		
Immeubles	—	374
Réseau initial et les prolongements du métro	167	640
Améliorations aux infrastructures du métro	710	751
Matériel roulant - autobus	1 061	2 135
Matériel roulant - autres	689	2 725
Infrastructures régionales	—	2 505
Équipement de bureau et logiciels	2 945	—
Immobilisations en cours	61 425	111 586
	<u><b>66 997</b></u>	<u><b>120 716</b></u>
<b>Financement permanent à réaliser de l'exercice</b>	<u><b>(36 321)</b></u>	<u><b>(55 436)</b></u>

# Fonds des dépenses en immobilisations

## Financement permanent réalisé

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
Financement permanent réalisé (à réaliser) au début	(27 873)	27 621
Variations de l'exercice	<u>(36 321)</u> <u>(64 194)</u>	<u>(55 436)</u> <u>(27 815)</u>
Financement non utilisé des règlements d'emprunt fermés au cours de l'exercice	<u>(36)</u>	<u>(58)</u>
Financement permanent à réaliser à la fin	<u><b>(64 230)</b></u>	<u><b>(27 873)</b></u>
Financement permanent réalisé (à réaliser) à la fin		
Financement non utilisé	6 065	4 317
Dépenses à financer	<u>(70 295)</u>	<u>(32 190)</u>
	<u><b>(64 230)</b></u>	<u><b>(27 873)</b></u>



# Fonds des dépenses en immobilisations

## Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
Soldes disponibles	173	115
Ajouter		
Soldes disponibles de règlements d'emprunt fermés au cours de l'exercice	<u>36</u>	<u>58</u>
Soldes disponibles à la fin	<u><u>209</u></u>	<u><u>173</u></u>

# Fonds des dépenses en immobilisations

## Bilan

Au 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport à recevoir	<u>2 313</u>	<u>—</u>
<b>Passif</b>		
Dû au fonds d'exploitation	<u>66 334</u>	<u>27 700</u>
<b>Avoir</b>		
Financement permanent à réaliser	(64 230)	(27 873)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	209	173
	<u>(64 021)</u>	<u>(27 700)</u>
	<u>2 313</u>	<u>—</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# Fonds de roulement

## Capital non engagé

Au 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
Solde au début	7 000	7 000
Engagements autorisés au cours de l'exercice		
Financement d'immobilisations	<u>745</u>	<u>—</u>
Solde à la fin	<u><u>6 255</u></u>	<u><u>7 000</u></u>

# Fonds de roulement

## Bilan

Au 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
Avance au fonds d'exploitation	6 255	7 000
Montant à recouvrer du fonds d'exploitation pour le financement de dépenses en immobilisations	<u>745</u>	<u>—</u>
	<u><b>7 000</b></u>	<u><b>7 000</b></u>
<b>Avoir</b>		
Capital engagé	745	—
Capital non engagé	<u>6 255</u>	<u>7 000</u>
	<u><b>7 000</b></u>	<u><b>7 000</b></u>

# Fonds d'amortissement

## Variations de la réserve pour le remboursement d'obligations

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
Solde au début	38 267	20 879
Remboursement	—	9 953
	<u>38 267</u>	<u>10 926</u>
Affectation	23 182	25 609
Revenus de placements	2 848	1 732
Solde à la fin	<u><u>64 297</u></u>	<u><u>38 267</u></u>

# Fonds d'amortissement

## Bilan

Au 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
Placements		
Certificats de dépôt, au coût	6 213	183
Bons du Trésor, au coût non amorti (valeur marchande 4 871 \$)	4 925	—
Obligations et coupons d'obligations, au coût non amorti (valeur marchande 52 416 \$; 37 680 \$ en 1997)	<u>52 153</u>	<u>37 633</u>
	63 291	37 816
Intérêts à recevoir	<u>1 006</u>	<u>451</u>
	<u><b>64 297</b></u>	<u><b>38 267</b></u>
<b>Passif</b>		
Réserve pour le remboursement d'obligations	<u><b>64 297</b></u>	<u><b>38 267</b></u>

# Actifs immobilisés

Au 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
Terrains	7 354	7 354
Immeubles	134 409	134 409
Réseau initial et les prolongements du métro	1 434 230	1 434 063
Améliorations aux infrastructures du métro	17 793	17 083
Améliorations locatives	7 170	7 170
Matériel roulant - autobus	300 142	307 170
Matériel roulant - autres	26 628	25 616
Infrastructures régionales	4 564	4 564
Équipement de bureau et logiciels	69 753	66 808
Immobilisations en cours	291 342	230 240
	<u><b>2 293 385</b></u>	<u><b>2 234 477</b></u>
<b>Avoir</b>		
Placement dans les actifs immobilisés	<u><b>2 293 385</b></u>	<u><b>2 234 477</b></u>

# Dettes à long terme

Au 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
Montants accumulés au fonds d'amortissement pour le remboursement d'obligations	64 297	38 267
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
Des municipalités du territoire de la CUM	156 260	160 438
Du gouvernement du Québec	169 139	193 440
De l'Agence métropolitaine de transport	72 157	88 186
	<u>397 556</u>	<u>442 064</u>
	<u>461 853</u>	<u>480 331</u>
<b>Passif</b>		
Dettes à long terme (note 11)	<u>461 853</u>	<u>480 331</u>



# Notes complémentaires

Au 31 décembre 1998

## 1- Statuts et nature des activités

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (ci-après la Société) est constituée en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et a pour

responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun, principalement dans les 29 municipalités du territoire de l'île de Montréal.

## 2- Conventions comptables

### États financiers

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

### Fonds d'exploitation

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

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

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

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

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

### Fonds de roulement

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

### Fonds des dépenses en immobilisations

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

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

### Actifs immobilisés

Les acquisitions d'actifs immobilisés effectuées par le fonds des dépenses en immobilisations sont présentées à l'état des actifs

immobilisés et comptabilisés 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 lorsque les travaux et le financement sont complétés.

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

## 3- Revenus voyageurs

(en milliers de dollars)

	Budget	1998	1997
	\$	\$	\$
Service autobus et métro	260 828	260 740	262 256
Service de transport adapté	881	879	898
Revenus régionaux <sup>(1)</sup>	16 885	14 479	8 358
	<u>278 594</u>	<u>276 098</u>	<u>271 512</u>

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

#### 4- Subventions du gouvernement du Québec

##### a) Programme d'aide au transport en commun :

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est 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 1998 à des taux variant de 50 % à 75 %.

Ces subventions sont versées sous la forme d'une contribution au service de 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.

Les subventions du gouvernement du Québec se détaillent comme suit :  
(en milliers de dollars)

	<u>Budget</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$	\$
Immobilisations	41 234 <sup>(m)</sup>	39 285	35 478
Service de transport adapté	17 187	17 322	16 367
Indemnisation de la crise du verglas	—	1 630	—
Implantation des autobus à plancher surbaissé	—	2 946	—
	<u>58 421</u>	<u>61 183</u>	<u>51 845</u>

<sup>(m)</sup> Un montant de 21 642 \$ prévu au budget et se rapportant au financement de la dette relative aux trains de banlieue assumée par l'Agence métropolitaine de transport, a été reclassé de la rubrique «Subventions du gouvernement du Québec» à la rubrique «Contribution de l'Agence métropolitaine de transport».

#### 5- Contributions de l'Agence métropolitaine de transport

Les contributions de l'Agence métropolitaine de transport se détaillent comme suit :  
(en milliers de dollars)

	<u>Budget</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$	\$
Reliée aux déplacements sur le réseau du métro	39 445	40 329	40 122
Reliée aux déplacements sur les lignes d'autobus métropolitaines	5 420	5 986	5 258
Reliée aux équipements et infrastructures	2 469	2 436	2 378
Fonds d'immobilisations	—	—	679
	47 334	48 751	48 437
	21 642 <sup>(m)</sup>	21 696	21 787
	<u>68 976</u>	<u>70 447</u>	<u>70 224</u>

<sup>(m)</sup> Se référer à l'explication de la note 4.

##### 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 1998, 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<sup>er</sup> 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 dette relatif aux trains de banlieue.

## 6- Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

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

Le versement de cette somme est conditionnel à la signature d'une entente entre les deux sociétés ou à défaut d'une entente, d'une décision du gouvernement fixant les modalités de cette entente. Au 31 décembre 1998, aucune entente n'avait été signée entre les parties.

## 7- Service de la dette et frais de financement

(en milliers de dollars)

	<b>Budget</b>	<b>1998</b>	<b>1997</b>
	\$	\$	\$
Frais de financement à court terme	2 569	2 634	1 391
Service de la dette - capital	34 538	34 538	24 950
Service de la dette - intérêts	41 466	37 243	36 659
Revenu d'intérêts	(2 075)	(2 039)	(1 346)
	<b>76 498</b>	<b>72 376</b>	<b>61 654</b>

## 8- Subventions du gouvernement du Québec à recevoir

(en milliers de dollars)

	<b>1998</b>	<b>1997</b>
	\$	\$
Immobilisations	3 701	3 471
Service de transport adapté	6 082	5 230
Indemnisation de la crise du verglas	905	—
Implantation des autobus à plancher surbaissé	2 946	—
	<b>13 634</b>	<b>8 701</b>

## 9- Autres débiteurs

(en milliers de dollars)

	<b>1998</b>	<b>1997</b>
	\$	\$
Revenus régionaux à recevoir	4 896	3 115
Versements pour accidents de travail à récupérer	5 093	4 127
Réclamations de taxes aux gouvernements	286	997
Comptes clients généraux	2 959	2 764
Dépôt pour l'achat d'autobus	6 666	3 556
Autres	3 413	2 885
	<b>23 313</b>	<b>17 444</b>

## 10- Comptes fournisseurs et frais courus

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
Fournisseurs	7 895	8 135
Frais courus	8 290	4 151
Salaires et charges sociales	26 060	22 732
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	4 952	3 654
Intérêts courus	7 949	8 559
Autres	9 991	8 744
	<u><b>65 137</b></u>	<u><b>55 975</b></u>

## 11- Dette à long terme

(en milliers de dollars)

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt variant de 4,65% à 11,50%, (4,00% à 11,50% en 1997) échéant de mars 1999 à juin 2008	<u><b>461 853</b></u>	<u><b>480 331</b></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 sur la dette à long terme au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

(en milliers de dollars)	<u>\$</u>
1999	61 447
2000	69 561
2001	55 418
2002	16 149
2003	47 133
2004 et suivants	212 145
Total des paiements minimums exigibles	<u><b>461 853</b></u>

## 12- Engagements

### a) Bénéfices de maladie :

Les bénéfices de maladie accumulés s'élèvent à 13 327 854 \$ au 31 décembre 1998 (16 856 820 \$ en 1997). De ce montant, 12 294 132 \$ (15 239 874 \$ en 1997) ont été accumulés avant l'entrée en vigueur des régimes d'assurance-salaire. Les employés visés ont droit au paiement au comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

### b) Baux à long terme :

La Société est engagée d'après des baux à long terme échéant du 31 mai 1999 au 31 octobre 2010 à verser une somme de 44 375 422 \$ pour des locaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 6 723 949 \$ en 1999, 6 571 031 \$ en 2000, 6 379 693 \$ en 2001 et 2002 et 4 859 133 \$ en 2003.

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

### c) Contrat d'impartition de la centrale informatique :

La Société s'est engagée à verser une somme totale de 8 249 396 \$, soit 2 062 349 \$ annuellement de 1999 à 2002, pour l'impartition de sa centrale informatique.

### **13- Éventualités**

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 30 647 782 \$ (20 773 054 \$ en 1997). La majeure partie de ce montant est constituée de demandes de recours collectifs. L'autre partie est reliée à des

causes individuelles de blessures corporelles, de dommages matériels et de divers autres litiges. La Société a provisionné au 31 décembre 1998 un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

---

### **14- Présentation de l'excédent de l'exercice 1998**

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1998, l'excédent des revenus sur les dépenses est présenté au passif du bilan du fonds d'exploitation sous la rubrique Revenu reporté à l'exercice suivant.

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1999, l'excédent de l'exercice 1998 sera

présenté à titre de revenu de contribution des municipalités du territoire de la CUM pour une somme de 23 000 000 \$ et à titre de revenu reporté de l'exercice précédent pour une somme de 538 000 \$, conformément au budget 1999.

---

### **15- Incertitude découlant du problème du passage à l'an 2000**

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables

peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répercussions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1er janvier de l'an 2000, ou encore avant ou après cette date, et si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance

importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité d'une entité d'exercer normalement ses activités. Il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la Société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.



# Renseignements supplémentaires

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

## Affectations au fonds des dépenses en immobilisations

	<u>Budget</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$	\$
Service autobus et métro	—	4 133	2 608
Service de transport adapté	1 300	1 349	1 352
Maintien des actifs	447	710	680
	<u>1 747</u>	<u>6 192</u>	<u>4 640</u>

# Renseignements supplémentaires

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

## Variations des actifs immobilisés

	<u>Solde au début</u>	<u>Additions</u>	<u>Diminutions</u>	<u>Reclassification</u>	<u>Solde à la fin</u>
	\$	\$	\$	\$	\$
Terrains	7 354	—	—	—	7 354
Immeubles	134 409	—	—	—	134 409
Réseau initial et les prolongements du métro	1 434 063	167	—	—	1 434 230
Améliorations aux infrastructures du métro	17 083	710	—	—	17 793
Améliorations locatives	7 170	—	—	—	7 170
Matériel roulant - autobus	307 170	1 061	(8 089)	—	300 142
Matériel roulant - autres	25 616	689	—	323	26 628
Infrastructures régionales	4 564	—	—	—	4 564
Équipement de bureau et logiciels	66 808	2 945	—	—	69 753
Immobilisations en cours	349 643	61 425	—	(323)	410 745
	<b>2 353 880</b>	<b>66 997</b>	<b>(8 089)</b>	<b>—</b>	<b>2 412 788</b>
Transfert des actifs des trains de banlieue selon les exigences légales	(119 403)	—	—	—	(119 403)
	<u><b>2 234 477</b></u>	<u><b>66 997</b></u>	<u><b>(8 089)</b></u>	<u><b>—</b></u>	<u><b>2 293 385</b></u>



# Renseignements supplémentaires

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

## Dettes à long terme

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
	\$	\$
Obligations, 31 000 000 \$		
10,75%, échéant le 2 mars 1999 <sup>(a)</sup>	9 014	9 014
Obligations, 30 000 000 \$		
11,50%, échéant le 17 juillet 2000 <sup>(a)</sup>	19 140	19 140
Obligations, 39 500 000 \$		
11,50%, échéant le 14 décembre 2000 <sup>(a)</sup>	16 591	16 591
Obligations, 48 000 000 \$		
9,50%, échéant le 5 décembre 2001 <sup>(a)</sup>	22 626	22 626
Obligations, 70 000 000 \$		
7,25%	—	6 300
7,50%, échéant le 30 septembre 1999	6 300	6 300
7,75%, échéant le 30 septembre 2000	6 300	6 300
8,00%, échéant le 30 septembre 2001	6 300	6 300
8,00%, échéant le 30 septembre 2002	6 300	6 300
8,75%, échéant le 30 septembre 2007	7 000	7 000
Obligations, 60 000 000 \$		
7,25%	—	19 300
8,15%, échéant le 2 juin 2003 <sup>(d)</sup>	18 500	18 500
Obligations, 52 000 000 \$		
6,50%	—	15 870
7,50%, échéant le 23 septembre 2003	19 550	19 550
Obligations, 50 000 000 \$		
5,25%	—	2 438
5,50%, échéant le 3 mars 1999 <sup>(a) (c)</sup>	14 845	14 845
6,90%, échéant le 3 mars 2004 <sup>(d)</sup>	26 200	26 200
Obligations, 50 000 000 \$		
8,25%	—	4 300
8,50%, échéant le 9 décembre 1999	15 240	15 240
9,60%, échéant le 9 décembre 2004 <sup>(d)</sup>	19 460	19 460
Obligations, 40 000 000 \$		
8,00%	—	3 125
8,15%, échéant le 12 mai 1999	3 410	3 410
8,40%, échéant le 12 mai 2000	7 770	7 770
9,10%, échéant le 12 mai 2005 <sup>(d)</sup>	20 195	20 195
Obligations, 30 000 000 \$		
7,00%	—	2 515
7,25%, échéant le 19 juillet 1999	2 728	2 728
7,50%, échéant le 19 juillet 2000	9 062	9 062
8,40%, échéant le 19 juillet 2005 <sup>(d)</sup>	11 242	11 242

# Renseignements supplémentaires

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998

(en milliers de dollars)

## Dettes à long terme (suite)

Obligations, 10 500 000 \$		
5,15%	—	1 930
5,75%, échéant le 12 mars 1999	2 090	2 090
6,10%, échéant le 12 mars 2000	2 255	2 255
6,50%, échéant le 12 mars 2001	2 435	2 435
Obligations, 30 000 000 \$		
7,10%, échéant le 18 juillet 2001 <sup>(a)</sup>	14 940	14 940
8,10%, échéant le 18 juillet 2006 <sup>(d)</sup>	15 060	15 060
Obligations, 30 000 000 \$		
4,00%	—	2 700
4,65%, échéant le 5 juin 1999	2 920	2 920
5,25%, échéant le 5 juin 2000	3 150	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 \$		
4,75%, échéant le 4 juin 1999	4 900	—
4,85%, échéant le 4 juin 2000	5 293	—
5,10%, échéant le 4 juin 2001	5 717	—
5,20%, échéant le 4 juin 2002	6 174	—
5,25%, échéant le 4 juin 2003	6 668	—
5,70%, échéant le 4 juin 2008 <sup>(d)</sup>	11 248	—
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ <sup>(e)</sup>		
8,04%, échéant le 24 janvier 2006 <sup>(a)</sup>	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ <sup>(e)</sup>		
6,75%, échéant le 9 décembre 2006 <sup>(a)</sup>	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ <sup>(e)</sup>		
6,09%, échéant le 12 décembre 2007 <sup>(b)</sup>	30 000	30 000
<b>Total</b>	<b><u>461 853</u></b>	<b><u>480 331</u></b>

<sup>(a)</sup> Tranche à fonds d'amortissement déjà en cours.

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

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

<sup>(d)</sup> Tranche pour laquelle un fonds d'amortissement est prévu.

<sup>(e)</sup> 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.

# Renseignements supplémentaires

De l'exercice terminé le 31 décembre 1998  
(en milliers de dollars)

## Fonds des dépenses en immobilisations

### Analyse des projets en cours

Règlement no	Autorisation date	Description	Montant autorisé	Financement permanent			Dépenses			Surfinancement (sous-financement)		
				Solde au 1998-01-01	Financement de l'exercice	Projets fermés	Solde au 1998-12-31	Solde au 1998-01-01	Dépenses de l'exercice		Projets fermés	Solde au 1998-12-31
CA -23	11/01/90	Travaux de rénovation à 60 terminus d'autobus	6 700	6 435	-	-	6 435	6 427	-	-	6 427	8
CA - 25	11/09/89	Travaux pour la voie réservée Pie-IX	6 900	5 865	-	-	5 865	5 672	187	-	5 859	6
CA - 31	08/06/90	Rénovation de voitures de métro	68 800	65 131	-	-	65 131	65 050	-	-	65 050	81
CA - 36	07/05/91	Diverses dépenses en immobilisations 1990	8 000	4 015	-	-	4 015	4 012	-	-	4 012	3
CA - 49	09/09/92	Achat et installation de barres de guidage dans les garages et passages piétonniers	975	410	-	-	410	407	-	-	407	3
CA - 50	16/03/93	Travaux de réfection de voûte	5 050	575	-	-	575	959	240	-	1 199	(624)
CA - 52	07/04/93	Remplacement et remise à neuf d'équipements fixes du métro	5 735	400	-	-	400	1 097	1 006	-	2 103	(1 703)
CA - 55	13/04/93	Construction ou rénovation de terminus et aménagement de parcs de stationnements incitatifs	8 900	1 200	-	-	1 200	1 231	2	-	1 233	(33)
CA - 56	13/04/93	Implantation de voies réservées - Notre-Dame et Papineau - Crémazie et Henri-Bourassa	2 975	1 600	-	-	1 600	1 777	25	-	1 802	(202)
CA - 58	16/08/93	Achat et installation de 79 escaliers mécaniques dans le métro	38 900	1 300	-	-	1 300	1 439	5 436	-	6 875	(5 575)
CA - 60	10/08/93	Système de collecte automatique des données dans les autobus	3 700	2 865	-	-	2 865	3 031	148	-	3 179	(314)
CA - 61	16/08/93	Achat véhicules spécialisés sur rail	2 660	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CA - 66	17/05/94	Déménagement de la caisse	2 850	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CA - 67	25/05/94	Aménagement et/ou construction de terminus autobus	5 500	2 460	-	-	2 460	2 843	59	-	2 902	(442)
CA - 71	08/11/94	Achat de 60 autobus urbains (1995)	22 200	19 895	-	-	19 895	19 209	686	-	19 895	-
CA - 75	18/08/95	Diverses dépenses en immobilisations 1996	7 200	4 265	955	-	5 220	5 033	228	-	5 261	(41)
CA - 76	18/08/95	Achat de véhicules de surface	359	359	-	(359)	-	323	-	(323)	-	-
CA - 78	18/12/95	Achat de 160 autobus à plancher surbaissé (1996)	63 750	55 745	-	-	55 745	57 664	(573)	-	57 091	(1 346)
CA - 80	29/04/96	Achat de 140 autobus à plancher surbaissé (1997)	58 500	16 000	11 248	-	27 248	34 945	16 746	-	51 691	(24 443)
CA - 81	29/04/96	Achat de 20 autobus à plancher surbaissé (1996)	7 975	6 400	-	-	6 400	6 983	66	-	7 049	(649)
CA - 82	22/05/96	Diverses dépenses en immobilisations 1996	2 700	440	620	-	1 060	1 041	37	-	1 078	(18)
CA - 83	22/05/96	Réfection de divers bâtiments	4 220	2 800	-	-	2 800	2 985	43	-	3 028	(228)
CA - 84	24/09/96	Équipement et logiciel pour développement MACD/3	5 180	500	845	-	1 345	1 339	63	-	1 402	(57)
CA - 85	10/01/97	Diverses dépenses en immobilisations 1997	6 430	-	535	-	535	425	523	-	948	(413)
CA - 86	14/03/97	Rénovation du métro	4 350	-	951	-	951	1 048	2 845	-	3 893	(2 942)
CA - 87	14/03/97	Rénovation du métro	1 720	-	397	-	397	150	1 479	-	1 629	(1 232)
CA - 88	14/03/97	Remplacement chauffage et ventilation Centre Legendre	2 700	400	2 105	-	2 505	2 455	134	-	2 589	(84)
CA - 89	01/05/97	Achat de 72 autobus à plancher surbaissé (1998)	53 750	-	-	-	-	-	10 159	-	10 159	(10 159)
CA - 90	10/06/97	Rénovation du métro	1 300	-	206	-	206	636	223	-	859	(653)
CA - 92	16/06/97	Rénovation du métro	9 540	-	1 243	-	1 243	745	4 340	-	5 085	(3 842)
CA - 93	16/06/97	Rénovation du métro	13 865	-	1 934	-	1 934	283	7 536	-	7 819	(5 885)
CA - 94	16/06/97	Rénovation du métro	11 095	-	826	-	826	234	3 111	-	3 345	(2 519)
CA - 95	16/06/97	Rénovation du métro	10 875	-	900	-	900	284	3 360	-	3 644	(2 744)
CA - 96	16/06/97	Rénovation du métro	7 255	-	807	-	807	513	2 746	-	3 259	(2 452)
CA - 97	04/05/98	Diverses dépenses en immobilisations 1998	4 100	-	-	-	-	-	570	-	570	(570)
			466 709	199 060	23 572	(359)	222 273	230 240	61 425	(323)	291 342	(69 069)
		Immobilisations provenant des affectations - 1993	22 890	1 854	(1 674)	57	237	1 362	(57)	57	1 362	(1 125)
		Immobilisations provenant des affectations - 1994	10 007	599	-	-	599	338	-	-	338	261
		Immobilisations provenant des affectations - 1995	15 475	1 852	(1 581)	(15)	256	-	15	(15)	-	256
		Immobilisations provenant des affectations - 1997	-	702	-	(702)	-	-	702	(702)	-	-
		Immobilisations provenant des affectations - 1998	-	-	9 447	(4 000)	5 447	-	4 000	(4 000)	-	5 447
		Fonds de roulement	-	-	745	(745)	-	-	745	(745)	-	-
		Réseau initial du métro et prolongement	-	-	167	(167)	-	-	167	(167)	-	-
			48 372	5 007	7 104	(5 572)	6 539	1 700	5 572	(5 572)	1 700	4 839
			515 081	204 067	30 676	(5 931)	228 812	231 940	66 997	(5 895)	293 042	(64 230)

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale  
3<sup>e</sup> trimestre 1999

This report is available in english

Imprimé au Québec  
99015 30-07-99



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