

## Le temps d'un exercice – Des aspects financiers

### Résultats financiers 2000

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

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

### Cote A «high»

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

### Processus budgétaire 2001

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

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

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

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

