
BUDGET 2001



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Il nous fait plaisir de vous présenter le **Budget 2001** de la STCUM, un budget de 699 millions de dollars qui est en hausse de 23,6 millions de dollars par rapport à celui de 2000. Malgré l'augmentation des dépenses reliées principalement à la flambée des coûts de l'énergie et à l'indexation des salaires, nous avons réussi à le boucler grâce à une légère augmentation de certains tarifs et grâce à l'appui des municipalités de la CUM qui ont accepté d'injecter 5 millions de dollars de plus dans le transport en commun, une première depuis 1992!

En effet, en portant leur contribution à 236,6 millions de dollars, les municipalités de la CUM nous permettent, d'une part, de maintenir le même niveau de service qu'en 2000 et, d'autre part, d'injecter 3 millions de dollars dans des projets d'amélioration du service à la clientèle. De plus, elles posent un geste concret en faveur du transport en commun, un geste qui témoigne de leur engagement envers sa relance et qui nous rend plus confiants en l'avenir.

En 2001, les dépenses liées à l'exploitation sont en hausse de 25,7 millions de dollars, soit de 4,7 %. Les augmentations des prix du pétrole (29 %) et du gaz naturel (67 %) représentent à elles seules une hausse de 10 millions de dollars par rapport au budget 2000. Malheureusement, le contrat d'échange (SWAP), que nous avons conclu avec une institution financière afin de nous protéger contre les fluctuations des prix du diesel, a pris fin en septembre 2000. Cette entente, qui nous a permis d'économiser plus de 3,4 millions de dollars par rapport au prix du marché, fixait le prix à environ 0,42 \$ toutes taxes incluses. Au budget 2001, nous prévoyons le payer en moyenne 0,58 \$, ce qui représente une différence appréciable vu les 48 millions de litres que nous consommons chaque année! Comme le diesel accuse une de ses plus fortes hausses, le contexte n'est pas du tout favorable pour négocier une entente de ce genre.

Pour faire face à l'augmentation des dépenses, une légère augmentation de certains tarifs permettra d'augmenter les revenus de 9 millions de dollars. Même si les titres subiront une hausse moyenne de 3,3 % en 2001, la STCUM figure toujours parmi les sociétés de transport qui offrent les meilleurs tarifs en Amérique du Nord. Par contre, comme elle est l'une des rares entreprises à accorder une réduction de plus de 57 % aux écoliers de moins de 18 ans et aux personnes âgées de plus de 65 ans, elle entreprendra au cours des prochaines années un certain rattrapage pour ramener ses tarifs réduits plus près du 50 %. C'est ce qui explique la hausse de 2,50 \$ accordée à la CAM à tarif réduit en 2001.

Le budget 2001 met également en évidence la problématique du transport scolaire et indique une baisse des dépenses de 2 millions de dollars. Nous entendons revendiquer au gouvernement du Québec des mesures pour rétablir l'équité dans le financement du transport scolaire. En effet, sur le territoire de la CUM, son retrait du financement de l'exploitation du transport en commun, en 1992, s'est traduit par le transfert de la facture du transport scolaire aux contribuables et aux usagers, alors qu'ailleurs au Québec, ce service exclusif est essentiellement financé par les impôts et les taxes générales.

Des études montrent que la STCUM transporte 52 700 élèves du primaire et du secondaire, ce qui représente plus de 328 600 véhicules-heures de service. Nous sommes prêts à absorber environ la moitié de ces déplacements à même notre service régulier, mais nous ne voulons pas à en faire les frais. Présentement, des sorties d'autobus supplémentaires sont nécessaires pour répondre à la demande et génèrent des coûts excédentaires de 12 millions de dollars par année. C'est pourquoi, dans le but d'augmenter l'efficacité du transport scolaire et aussi par souci d'équité, nous souhaitons définir avec le gouvernement et les commissions scolaires un nouveau partenariat qui pourrait se concrétiser dès la rentrée de 2001. Cette entente permettrait de régulariser la situation et de respecter l'esprit de la *Loi sur l'instruction publique*, qui stipule que les commissions scolaires sont responsables du transport scolaire et qu'à ce titre, elles doivent en assumer les coûts. Nous défendrons également le fait que cette loi prévoit que les commissions scolaires doivent défrayer une large part des coûts de la carte à tarif réduit pour les écoliers qui ont droit à ce service en vertu des normes actuelles, ce qui n'est pas le cas sur le territoire de la CUM.

La problématique du transport adapté nous préoccupe aussi beaucoup. Depuis 1993, le nombre de déplacements en transport adapté a connu une hausse de 32 %. En 1999, nous avons assumé 1,2 million de déplacements en taxi ou en minibus et nos prévisions pour 2000 se situent autour de 1,3 million.

Ainsi, en 2001, un montant de 29,3 millions de dollars serait nécessaire pour répondre aux besoins croissants de la clientèle, soit 3,4 millions de dollars de plus que le budget autorisé par le ministère des Transports en 2000. Cependant, la STCUM doit se résoudre à présenter un budget de 27,2 millions de dollars qui est plus en ligne avec les augmentations moyennes de 5 % que le gouvernement a consenties au cours des dernières années. Consciente qu'elle ne pourra ainsi répondre complètement à la demande, la STCUM cherchera des façons pour rentabiliser l'investissement du gouvernement.

Avant de conclure, permettez-nous de signaler que la Dominion Bond Rating Service (DBRS) a maintenu la cote de crédit A (high) qu'elle nous avait accordée en 1999. Cette cote, qui est supérieure à celle donnée au gouvernement du Québec, à Bombardier et à Hydro-Québec, confirme que la STCUM est une entreprise bien gérée.

Signalons enfin que la STCUM s'est dotée d'une vision pour guider ses actions et entreprendre un virage-clients important. Le budget 2001 montre des signes encourageants pour la relance du transport en commun : le contexte économique est favorable, l'achalandage augmente et exerce un effet bénéfique sur les revenus-voyageurs. Compte tenu des efforts que nous déploierons pour rendre nos services encore plus attrayants et considérant les investissements majeurs que nous comptons faire d'ici à 2003 pour moderniser nos équipements et améliorer le service à la clientèle, nous sommes convaincus que nous atteindrons nos objectifs.

Mais il faut avoir une vision plus large, car, en fait, le véritable défi pour la grande région de Montréal est de mettre en place des mécanismes pour que le transport en commun regagne ses parts de marché. Entre 1987 et 1998, sa part modale est passée de 23 % à 17 %, une baisse de 6 %.

Nous sommes conscients que la STCUM ne parviendra pas seule à relever ce défi, et souhaitons que les réformes qui sont en cours permettront vraiment de revoir l'organisation du transport en commun afin de le rendre plus efficace. Par le biais de ces réformes, nous espérons que la problématique du financement se réglera et que nous pourrions compter sur des sources plus importantes et plus stables dans l'avenir. Le comité avisier a déjà envisagé la possibilité de donner un pouvoir de taxation aux élus (taxes sur l'immatriculation et sur l'essence). Nous espérons que cette orientation sera retenue, car elle permettra d'injecter des sommes qui sont absolument nécessaires pour développer et promouvoir le transport en commun.

Frank Zampino, CA
Président du conseil d'administration
Maire de Saint-Léonard

Jacques Fortin
Directeur général



Le conseil d'administration

Monsieur Frank Zampino

Président

Maire de la ville de Saint-Léonard

Monsieur Pierre-Yves Melançon

Vice-président

Conseiller municipal de la ville de Montréal

Madame Vera Danyluk

Membre

Présidente du Comité exécutif de la CUM

Monsieur Ovide T. Baci

Membre

Maire de la ville de Roxboro

Monsieur John W. Meaney

Membre

Maire de la ville de Kirkland

Monsieur Jean-Guy Deschamps

Membre

Conseiller municipal de la ville de Montréal

Monsieur Achille Polcaro

Membre

Conseiller municipal de la ville de Montréal

Madame Ginette Marotte

Membre

Représentante des citoyens de la banlieue

Monsieur Yves Leblanc

Membre

Représentant des citoyens de la ville de Montréal



Table des matières

BUDGET 2001 ET GRILLE TARIFAIRE

Revenus.....	2
Dépenses.....	3
Présentation des activités financières (revenus et dépenses) conformément aux états financiers.....	4
Grille tarifaire.....	5

FAITS SAILLANTS 2001	9
-----------------------------------	---

ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2001.....	14
Revenus 2000 – 2001.....	15
Analyse des revenus 2000 - 2001.....	16

ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2001.....	20
Dépenses par type 2000 - 2001.....	21
Effectif et heures supplémentaires 2000 - 2001.....	22
Analyse des dépenses 2000 - 2001.....	23

ANALYSE DES ACTIVITÉS

Dépenses par activité 2000 - 2001.....	28
Effectif et heures supplémentaires par activité 2000 - 2001.....	29
Les secteurs d'activités.....	30
Analyse par secteur d'activités 2001.....	31

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 2000 – 2001.....	35
Dépenses 2000 – 2001 — Autobus et métro.....	36
Effectif et heures supplémentaires 2000 – 2001 — Autobus et métro.....	37
Dépenses, effectif et heures supplémentaires 2000 – 2001 — Transport adapté.....	38

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

Sommaire des unités administratives.....	41
Réseau des autobus.....	42
Réseau du métro.....	44
Soutien à l'exploitation.....	46
Gestion des ressources financières et matérielles.....	48
Gestion des projets majeurs.....	50
Affaires corporatives.....	51
Secrétariat et affaires juridiques.....	52
Vérification générale.....	53
Direction générale.....	54

PERSPECTIVES FINANCIÈRES

Hypothèses du cadre financier.....	56
Cadre financier 2001 – 2002 – 2003 — revenus.....	58
Cadre financier 2001 – 2002 – 2003 — dépenses.....	59
Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2003.....	60

**INDICATEURS DE PERFORMANCE**

Introduction	65
Revenus totaux (excluant les revenus reportés).....	66
Revenus d'exploitation — autobus et métro	67
Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation — autobus et métro	68
Évolution de la contribution des municipalités de la CUM au budget de la STCUM depuis 1993	69
Dépenses totales	70
Dépenses totales de rémunération et de biens et services	71
Dépenses totales — autobus et métro	72
Dépenses liées à l'exploitation — autobus et métro	73
Effectif moyen et heures supplémentaires	74
Achalandage — autobus et métro	75
Heures de service — autobus	76
Kilomètres parcourus — autobus et voitures de métro	77
Dépenses totales — transport adapté.....	78
Déplacements en minibus et taxi — transport adapté	79
Dette de la STCUM (excluant les trains de banlieue)	80
Dépenses brutes liées aux investissements — autobus et métro.....	81

TITRES DE TRANSPORT

Titres de transport — tarifs ordinaires et réduits.....	84
Vente de titres.....	85
Grille tarifaire — Villes nord-américaines.....	86

ANNEXE

Définition des types de revenus.....	89
Définition des types de dépenses	91
Définition des activités	95
Division de la planification financière	103



Note liminaire

Les montants inscrits dans les tableaux sont arrondis, la plupart, au millier de dollars près ou à l'unité près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté.

Budget révisé 2000

Après l'adoption du budget 2000, des modifications ont été apportées tant au niveau des revenus que des dépenses, sans toutefois affecter l'enveloppe globale de 675,5 millions de dollars. Les mesures de réduction de 23 millions de dollars se traduisent par le congé de contribution aux régimes de retraite de l'entreprise et par l'application des autres modifications aux conventions collectives pour l'année 2000. Le reflet de ces modifications entraîne des variations entre les catégories de dépenses. Afin de mettre en évidence les écarts entre les exercices budgétaires 2000 et 2001, le budget révisé 2000 est présenté à titre comparatif.



BUDGET 2001 ET GRILLE TARIFAIRE

Revenus

Dépenses

**Présentation des activités financières (revenus et dépenses)
conformément aux états financiers**

Grille tarifaire



Revenus

(en milliers de dollars)

REVENUS-VOYAGEURS**Autobus et métro**

Titres STCUM

285 317

Recettes métropolitaines

18 201**303 518****Transport adapté**1 050**TOTAL DES REVENUS-VOYAGEURS****304 568****AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION****14 830****CRÉDITS REPORTÉS**8 000**TOTAL DES REVENUS D'EXPLOITATION****327 398****SUBVENTION DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT ADAPTÉ****20 375****SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT LIÉES AUX INVESTISSEMENTS**

Service de la dette – autobus et métro

48 121**CONTRIBUTION DES MUNICIPALITÉS DE LA CUM****236 600****CONTRIBUTION DE LA STRSM - LIGNE 4****1 803****CONTRIBUTION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT**

Aide métropolitaine – métro

41 600

Aide métropolitaine – autobus

6 600

Équipements métropolitains

1 695

Financement de la dette – trains de banlieue

14 84264 737

TOTAL DES REVENUS**699 034**



Dépenses

(en milliers de dollars)

AUTOBUS ET MÉTRO

Dépenses liées à l'exploitation		549 409	
Dépenses liées aux investissements			
Programme d'entretien périodique majeur	12 000		
Projets spéciaux	5 200		
Service de la dette	82 924		
Virement au fonds de roulement	1 400		
TOTAL AUTOBUS ET MÉTRO		<u>101 524</u>	650 933

TRANSPORT ADAPTÉ

Dépenses liées à l'exploitation			27 163
---------------------------------	--	--	--------

TRAINS DE BANLIEUE

Service de la dette			14 842
---------------------	--	--	--------

DÉPENSES IMPRÉVUES

			<u>6 096</u>
--	--	--	--------------

TOTAL DES DÉPENSES

			<u>699 034</u>
--	--	--	----------------

SOMMAIRE

Dépenses liées à l'exploitation			576 572
Dépenses liées aux investissements – autobus et métro			101 524
Service de la dette – trains de banlieue			14 842
Dépenses imprévues			<u>6 096</u>
TOTAL DES DÉPENSES			<u>699 034</u>



Présentation des activités financières (revenus et dépenses) conformément aux états financiers

Budget 2001

(en milliers de dollars)

REVENUS

Voyageurs	304 568
Contribution des municipalités du territoire de la CUM	236 600
Subventions du gouvernement du Québec	68 496
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	64 737
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 803
Autres revenus	14 830
	<u>691 034</u>

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Service autobus et métro	550 909
Service de transport adapté	25 535
Service de la dette et frais de financement	37 781
Dépenses imprévues	6 096
Maintien des actifs	12 000
	<u>632 321</u>

AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES

Remboursement en capital	24 995
Transfert aux activités d'investissement	3 828
	<u>28 823</u>
	<u>661 143</u>

EXCÉDENT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES AVANT AFFECTATIONS **29 890**

AFFECTATIONS

Surplus accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours **8 000**

Réserves financières et fonds réservés

Virement au fonds d'amortissement	(36 490)
Virement au fonds de roulement	(1 400)
	<u>(37 890)</u>
	<u>(29 890)</u>

EXCÉDENT NET **—**



Grille tarifaire

	2001	2000
<u>Tarif local ordinaire</u>		
CAM	48,50 \$	47,00 \$
CAM hebdo	13,50 \$	12,50 \$
Tickets	6 / 8,50 \$	6 / 8,25 \$
Espèces	2,00 \$	2,00 \$
<u>Tarif local réduit</u>		
CAM	22,50 \$	20,00 \$
CAM hebdo	6,75 \$	6,50 \$
Tickets	6 / 4,25 \$	6 / 4,25 \$
Espèces	1,00 \$	1,00 \$
Carte touristique		
	7 \$ / 1 jour	7 \$ / 1 jour
	14 \$ / 3 jours	14 \$ / 3 jours

Le tarif de la carte touristique a été modifié le 1^{er} mai 2000.



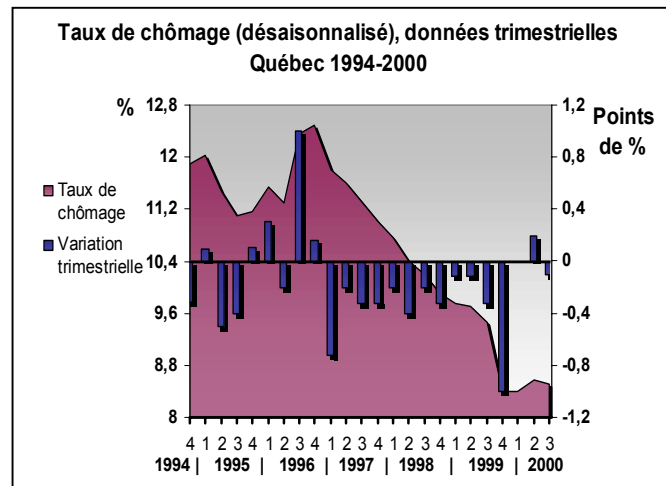
FAITS SAILLANTS 2001

Malgré la hausse considérable des coûts de l'énergie et l'impact de l'indexation des salaires, le budget 2001 de la STCUM permet le maintien de l'offre et une amélioration de la qualité du service par la mise en place de la Vision 2002.

Cette situation est possible grâce à différents facteurs : hausse de la contribution des municipalités de la CUM, augmentation de l'achalandage et des revenus-voyageurs, hausse des tarifs, maintien de l'application de mesures de réduction amorcées dans les années précédentes et efforts d'amélioration de la productivité.

Situation économique favorable : l'achalandage et les revenus-voyageurs sont à la hausse

Pour les neuf premiers mois de 2000, le nombre d'emplois au Québec a augmenté de 2,9 % par rapport à la même période que 1999. Le taux de chômage dans la région métropolitaine de Montréal est passé de 8,6 % (moyenne de 1999) à 7,6 % en moyenne pour les neuf premiers mois de 2000. Ceci a engendré une légère hausse de l'achalandage au niveau de la demande de transport en commun. Le nombre de déplacements sur le réseau de la STCUM est passé de 348 millions de déplacements à plus de 354 millions de déplacements prévus pour 2000.



Source : Institut de la statistique du Québec

La hausse de l'achalandage a eu un effet bénéfique sur les revenus provenant des titres STCUM qui sont en hausse de plus de 4 millions de dollars pour l'année 2000. En 2001, nous prévoyons une récurrence de cet accroissement ainsi qu'une hausse supplémentaire de 1 million de dollars des revenus-voyageurs.

Hausse de la contribution des municipalités aux activités de la STCUM

Pour la première fois depuis 1992, la contribution des municipalités est à la hausse. En effet, après une augmentation de près de 150 millions de dollars en 1992, celle-ci n'avait cessé de décroître depuis, passant de 305 millions de dollars à 231,6 millions de dollars en 2000 (une baisse de près de 74 millions de dollars). Pour 2001, conscientes de l'impact du transport en commun sur le développement économique et sur l'environnement, les municipalités injectent donc 5 millions de dollars de plus à la STCUM, soit une hausse de 2,2 %.

Stratégie tarifaire 2001

La hausse générale des tarifs générera environ 8,0 millions de dollars de plus par rapport au budget 2000, ce qui représente une hausse de 2,9 %. Le prix de la carte CAM ordinaire passera de 47,00 \$ à 48,50 \$. Un réajustement tarifaire de la carte CAM hebdo haussera cette dernière de 1,00 \$ pour s'établir à 13,50 \$. Les tickets ordinaires subiront une hausse de 0,25 \$, passant de 8,25 \$ à 8,50 \$ la semaine de six. Les tickets à tarif réduit demeurent inchangés pour une troisième année consécutive à 4,25 \$ pour une semaine de six. Au niveau des tarifs en espèce, ceux-ci demeureront les mêmes par rapport à l'année 2000, soit respectivement 2,00 \$ et 1,00 \$ pour les tarifs ordinaire et réduit.

Quant à la carte CAM à tarif réduit, son prix augmentera de 2,50 \$ atteignant 22,50 \$. Ce rattrapage tarifaire procurera à la STCUM un revenu additionnel d'environ 1 million de dollars. Cette augmentation est conforme à la volonté de ramener graduellement les rabais consentis aux tarifs réduits à 50 % des tarifs ordinaires. Cette démarche s'inscrit dans une série de mesures que la STCUM a décidé de mettre de l'avant afin d'atténuer les impacts financiers liés au transport des écoliers dans la région métropolitaine. En effet, bien que les commissions scolaires reçoivent des subventions chaque année pour le transport des élèves, celles-ci ne versent aucune somme directement à la STCUM. Il faut noter que selon l'esprit de la Loi sur l'instruction publique, les commissions scolaires devraient financer une large part de la carte utilisée par les écoliers qui, selon les normes, ont droit au transport scolaire, ce que plusieurs d'entre elles ne font pas. Malgré ce réajustement de la CAM à tarif réduit, la STCUM figure toujours parmi les sociétés de transport qui offrent les tarifs les plus bas en Amérique du Nord.

Finalement, dans un souci constant d'amélioration de la qualité du service offert, un projet permettant aux clients de commander leur CAM par la poste a été mis en place, et ce, depuis octobre 2000. Cette stratégie vise à offrir une plus grande flexibilité aux clients pour l'achat de leur titre mensuel, tout en leur évitant les files d'attente en début de mois.

Transport scolaire

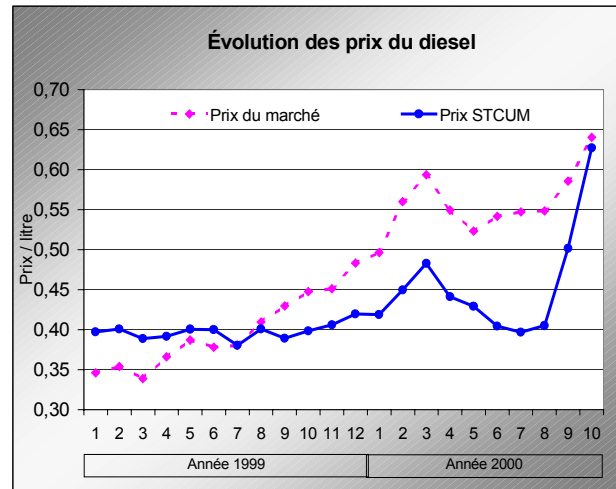
En 2000, la STCUM a transporté environ 52 700 élèves provenant du réseau des commissions scolaires de la région de Montréal. Afin de répondre à la demande, cette dernière a dû offrir 328 600 véhicules-heures de service. De ce nombre, environ 50 % de cette offre a été dispensée à même la capacité résiduelle de son réseau d'autobus et le reste, 167 500 véhicules-heures de service supplémentaires, a été requis pour répondre exclusivement au besoin du transport scolaire. Cet ajout représente l'équivalent d'environ 200 autobus (correspond à la taille d'un centre de transport) et d'un peu plus de 100 chauffeurs supplémentaires à son effectif. Concrètement, cela représente un coût additionnel d'environ 12 millions de dollars pour la Société.

L'objectif de la STCUM est de conclure des ententes avec les commissions scolaires de son territoire afin de réduire le coût du transport scolaire assumé par les municipalités. L'objectif pour 2001 a été fixé à 2 millions de dollars.

Entre autres, la STCUM a déjà revendiqué au ministère d'État aux Affaires municipales et à la Métropole de modifier la Loi sur l'instruction publique L.R.Q. c. I-13.3 (Fonctions et pouvoirs liés au transport des élèves) afin d'obliger les commissions scolaires à s'entendre au préalable avec la STCUM lors de l'organisation du transport des écoliers. Une modification quant à l'autonomie de verser une compensation monétaire directement à l'élève a été demandée. Advenant l'impossibilité d'en arriver à de telles ententes, la STCUM a sollicité le gouvernement du Québec pour revoir le Règlement sur le transport des écoliers afin d'établir une compensation financière équitable. À défaut d'une telle obligation légale, la STCUM demande au gouvernement du Québec une aide annuelle d'environ 12 millions de dollars.

Forte hausse des coûts de l'énergie

Depuis décembre 1999, les réserves mondiales de pétrole ont chuté sous le niveau d'inventaire normal suite à une augmentation de la demande directement reliée à une forte économie. Étant donné cette baisse et le fait que la majorité des pays producteurs fonctionnent déjà à pleine capacité, l'OPEP s'est vu obligée d'exercer un contrôle des niveaux de production en fixant certaines balises. De plus, la spéculation, la hausse de la devise américaine ainsi que la forte hausse des prix des autres sources d'énergie sont autant de facteurs justifiant la flambée des prix du pétrole.



Pour la STCUM, ces augmentations des prix du pétrole et du gaz naturel représentent une hausse de 10 millions de dollars par rapport au budget 2000. Au budget 2001, le prix moyen du litre de diesel prévu augmente de 29 % soit de 0,45 \$ à 0,58 \$ alors que celui du gaz naturel s'est accru de 67 % soit de 7,41 \$ à 12,35 \$ le gigajoule.

Le faible prix payé en 2000 est directement relié à un contrat d'échange (SWAP) conclu le 20 juillet 1998 et qui se terminait en septembre 2000. Cette transaction financière avait pour objectif de réduire le risque de fluctuations des prix du diesel en déterminant un prix fixe pour les deux années couvrant la période du contrat. Celle-ci a permis à la STCUM d'économiser plus de 3,4 millions de dollars par rapport au prix du marché.

Considérant les prix élevés actuels du diesel, la STCUM n'entrevoit pas d'économie à signer une telle entente pour 2001 car selon certains économistes, ces prix élevés exerceront des effets négatifs sur l'économie, ce qui devrait amener une diminution des prix au cours du second trimestre de 2001.

La STCUM obtient un congé de contribution aux régimes de retraite et signe quatre conventions collectives

Dans le cadre des négociations des conventions collectives en 2000, la STCUM a conclu une entente, portant entre autres sur l'obtention d'un congé de contribution aux régimes de retraite pour les années 2000 à 2002. C'est ce congé de contribution qui a permis de réaliser les mesures de réduction de 23 millions de dollars prévues au budget 2000 ainsi que les autres modifications aux conventions collectives.

Le budget 2001 reflète les modifications suivantes reliées aux conventions collectives : indexation salariale de 3 %, remboursement de cinq jours de la banque en maladie et changement de certaines clauses normatives. L'impact des négociations sur la masse salariale se solde par une augmentation d'un peu plus de 14 millions de dollars au budget 2001.

Création d'un poste de directeur général adjoint - Gestion des projets majeurs

En lien avec la Vision 2002 et afin d'accroître sa performance et d'être mieux organisée pour faire face aux enjeux liés aux projets majeurs mis de l'avant pour les années à venir, la STCUM a créé en 2000 le poste de directeur général adjoint - Gestion des projets majeurs. La rénovation des équipements fixes du métro, le renouvellement du matériel roulant, l'achat d'autobus, la réalisation des études techniques pour le prolongement des lignes de métro, le remplacement des équipements de perception ainsi que du logiciel ACCES au transport adapté constituent quelques-uns des projets majeurs.

De plus, l'ampleur du projet de rénovation des équipements fixes du métro, dont plusieurs approchent la fin de leur vie utile, est telle que la STCUM a établi une entente de partenariat de cinq ans avec la firme d'ingénieurs-conseils Dessau Soprin. La programmation des travaux à réaliser durant la période 2001 – 2005 sera déposée au ministère des Transports du Québec en février 2001.

Transport adapté

La croissance de la demande au transport adapté est en hausse continue, et ce, conséquemment au vieillissement de la population, au virage ambulatoire, à la désinstitutionnalisation des personnes avec des déficiences intellectuelles et aux différents programmes visant l'intégration au travail et aux loisirs des personnes handicapées. En effet, depuis 1993, le nombre total de déplacements a connu une hausse de 32 %.

Pour 2001, la STCUM estime que pour répondre aux besoins de la clientèle, un montant de 29,3 millions de dollars serait nécessaire. Par contre, à cause des délais d'approbation et de réponse concernant la subvention du ministère des Transports du Québec ainsi que de l'ampleur de l'écart entre les demandes et les subventions accordées par les années passées, la STCUM se voit dans l'obligation de présenter un budget de 27,2 millions de dollars. En fait, ce budget prévoit une hausse de subvention correspondant à l'augmentation moyenne des trois dernières années. Dans un tel contexte, où le rythme de la croissance de la demande de service excède l'offre, il y aura des limitations dans le nombre de déplacements et une hausse des demandes en attente.

Le transport adapté fait également face à d'autres problématiques. En effet, plus de 60 % des déplacements sont effectués par taxis et, en plus de faire face à un manque de voitures de taxi, les frais reliés à ce type de déplacement ne cessent de croître. Depuis 1996, le coût des contrats par déplacement en taxi a connu une hausse de 40 % comparativement à une hausse de 11 % des coûts totaux pour l'ensemble des déplacements (minibus et taxi). Cette hausse est due à différents facteurs externes à la STCUM : l'augmentation de la TVQ, la perte de la ristourne pour cette même taxe, l'augmentation du taximètre et la quasi disparition des escomptes. De plus, il ne faut pas omettre l'impact, tant sur les minibus que sur les taxis, de la hausse des coûts de l'énergie.

Malgré tout, le transport adapté cherche constamment à améliorer son service. Pour 2001, un total de 1 294 000 déplacements est prévu, soit une légère augmentation de 0,3 % par rapport à la prévision 2000 et une augmentation de 9,8 % par rapport à 1996.

Advenant une hausse plus forte des subventions du ministère des Transports du Québec, le budget sera révisé en conséquence et la STCUM sera en mesure de répondre à une plus large part de la demande.



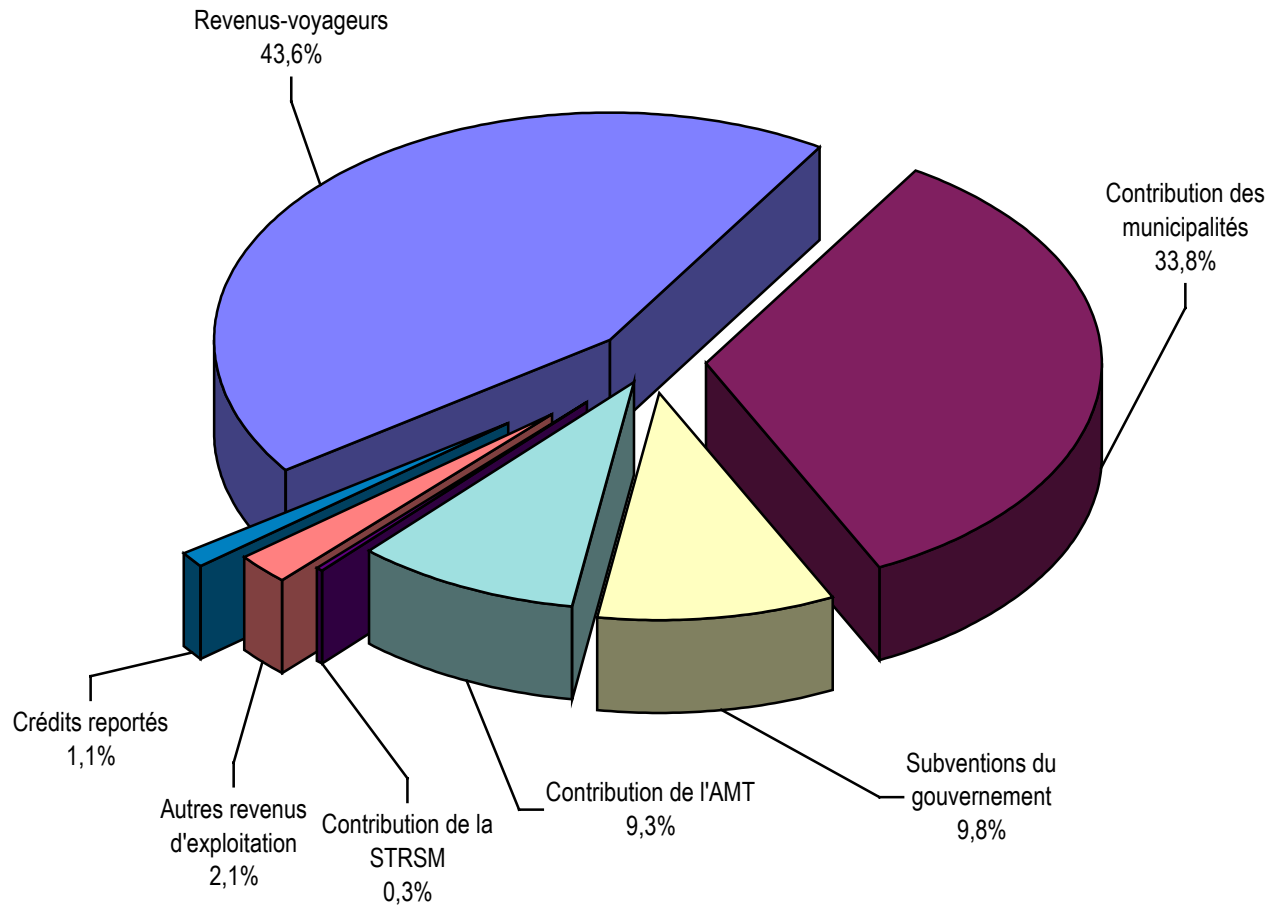
ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2001

Revenus 2000 - 2001

Analyse des revenus 2000 - 2001

Répartition des revenus 2001



**Revenus 2000 – 2001**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2001	Proportion des revenus	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
					Écart	Écart %
REVENUS-VOYAGEURS						
Autobus et métro						
Titres STCUM	285 317	40,8 %	272 157	275 286	13 160	4,8
Recettes métropolitaines	18 201	2,6 %	16 538	17 918	1 663	10,1
	<u>303 518</u>	<u>43,4 %</u>	<u>288 695</u>	<u>293 204</u>	<u>14 823</u>	<u>5,1</u>
Transport adapté	<u>1 050</u>	<u>0,2 %</u>	<u>940</u>	<u>970</u>	<u>110</u>	<u>11,7</u>
	<u>304 568</u>	<u>43,6 %</u>	<u>289 635</u>	<u>294 174</u>	<u>14 933</u>	<u>5,2</u>
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	<u>14 830</u>	<u>2,1 %</u>	<u>14 632</u>	<u>17 795</u>	<u>198</u>	<u>1,4</u>
CRÉDITS REPORTÉS						
De la réserve pour dépenses imprévues	5 444	0,8 %	5 149	5 149	295	5,7
Surplus des revenus sur les dépenses	2 556	0,4 %	1 338	1 338	1 218	91,0
	<u>8 000</u>	<u>1,1 %</u>	<u>6 487</u>	<u>6 487</u>	<u>1 513</u>	<u>23,3</u>
SUBVENTION DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT ADAPTÉ	<u>20 375</u>	<u>2,9 %</u>	<u>18 723</u>	<u>19 406</u>	<u>1 652</u>	<u>8,8</u>
SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT LIÉES AUX INVESTISSEMENTS						
Service de la dette - autobus et métro	48 121	6,9 %	46 503	46 140	1 618	3,5
Implantation des autobus à plancher surbaissé			1 300		(1 300)	
	<u>48 121</u>	<u>6,9 %</u>	<u>47 803</u>	<u>46 140</u>	<u>318</u>	<u>0,7</u>
CONTRIBUTION DES MUNICIPALITÉS DE LA CUM	<u>236 600</u>	<u>33,8 %</u>	<u>231 600</u>	<u>231 600</u>	<u>5 000</u>	<u>2,2</u>
CONTRIBUTION DE LA STRSM - LIGNE 4	<u>1 803</u>	<u>0,3 %</u>	<u>1 803</u>	<u>1 803</u>		
CONTRIBUTION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT						
Aide métropolitaine - métro	41 600	6,0 %	40 420	41 400	1 180	2,9
Aide métropolitaine - autobus	6 600	0,9 %	6 169	6 477	431	7,0
Équipements métropolitains	1 695	0,2 %	2 493	2 516	(798)	(32,0)
Financement de la dette - trains de banlieue	14 842	2,1 %	15 718	15 685	(876)	(5,6)
	<u>64 737</u>	<u>9,3 %</u>	<u>64 800</u>	<u>66 078</u>	<u>(63)</u>	<u>(0,1)</u>
TOTAL	<u>699 034</u>	<u>100,0 %</u>	<u>675 483</u>	<u>683 483</u>	<u>23 551</u>	<u>3,5</u>

Analyse des revenus 2000 - 2001

Le budget 2001 des revenus est en hausse de 23,6 millions de dollars, soit 3,5 % par rapport au budget 2000. Voici les principales variations par catégorie de revenus :

Revenus-voyageurs en hausse de 5,2 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Impact de la hausse de l'achalandage.	5,0
■ Impact de la hausse des tarifs au 1 ^{er} janvier 2001.	9,0
■ Impact net lié à la compensation des trains de banlieue dû à la hausse de l'achalandage.	- 0,9
■ Impacts du nouveau mode de répartition des recettes métropolitaines entre les sociétés de transport et de la hausse des tarifs des titres régionaux.	1,7
■ Autres.	0,2
	<u>15,0</u>

Autres revenus d'exploitation en hausse de 1,4 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Hausse des revenus publicitaires.	1,6
■ Non-récurrence de la vente du garage St-Henri.	- 0,9
■ Ristourne de fin de contrat d'assurance.	- 0,7
■ Prolongement du service trainbus Blainville pour l'année 2001 au complet.	0,3
■ Autres.	- 0,1
	<u>0,2</u>

Crédits reportés en hausse de 23,3 %

Le budget 2001 prévoit un montant de 8 millions de dollars provenant de l'année 2000, soit une hausse de 1,5 million de dollars par rapport aux crédits reportés du budget 2000.

Subvention du gouvernement au transport adapté en hausse de 8,8 %

Une hausse de 1,7 million de dollars est prévue par rapport au budget 2000. Le montant des subventions représente 75 % des dépenses admissibles. La subvention pour 2001 a été basée sur la prévision 2000 majorée de 5 %, soit environ 1 million de dollars.

Subventions du gouvernement liées aux investissements en hausse de 0,7 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Impact des nouveaux projets ayant des taux de subventions plus élevés qu'en 2000.	1,6
■ Fin de la subvention liée aux coûts d'implantation des autobus à plancher surbaissé.	- 1,3
	<u>0,3</u>

Contribution des municipalités de la CUM en hausse de 2,2 %

La contribution des municipalités de la CUM sera de 236,6 millions de dollars pour 2001, soit une hausse de 5 millions de dollars par rapport à celle de 2000.

Contribution de la STRSM — ligne 4

Bien que le décret du gouvernement du Québec prenne fin au 31 décembre 2000, le montant estimé de la contribution anticipée demeure inchangé par rapport au budget 2000, soit 1,8 million de dollars.

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport en baisse de 0,1 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Hausse de l'aide métropolitaine autobus et métro due à une hausse de l'achalandage.	1,6
■ Diminution des dépenses reliées à la dette des équipements métropolitains.	- 0,8
■ Diminution du service de la dette des trains de banlieue, financée à 100 % par l'AMT.	- 0,9
	<u>- 0,1</u>



ANALYSE DES DÉPENSES

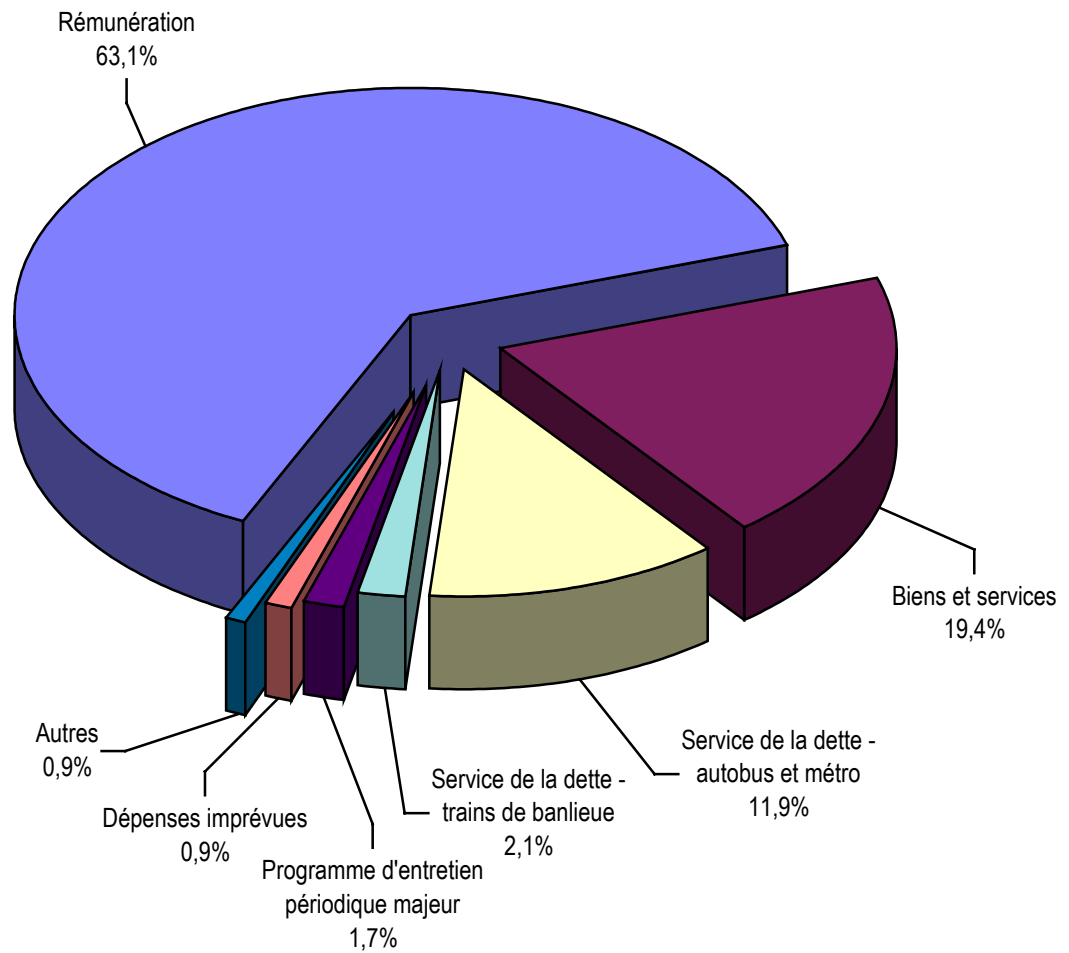
Répartition des dépenses 2001

Dépenses par type 2000 - 2001

Effectif et heures supplémentaires 2000 - 2001

Analyse des dépenses 2000 – 2001

Répartition des dépenses 2001



**Dépenses par type 2000 - 2001**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2001	Proportion des dépenses	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
					Écart	Écart %
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	322 418	46,1 %	313 000	312 295	9 418	3,0
Heures supplémentaires	17 926	2,6 %	17 021	26 470	904	5,3
Primes diverses et autres paiements	34 056	4,9 %	32 945	31 508	1 111	3,4
Avantages sociaux conventionnés	21 927	3,1 %	21 251	19 668	676	3,2
	396 327	56,7 %	384 217	389 941	12 110	3,2
Cotisations aux régimes publics	35 833	5,1 %	34 490	33 532	1 343	3,9
Coût de la CSST	7 562	1,1 %	5 712	5 321	1 850	32,4
Amortissement des passifs salariaux	3 382	0,5 %	2 667	3 900	716	26,8
	46 777	6,7 %	42 869	42 753	3 909	9,1
Transport scolaire	(2 000)	-0,3 %			(2 000)	
	441 104	63,1 %	427 086	432 694	14 019	3,3
Biens et services						
Dépenses majeures	5 390	0,8 %	5 050	5 457	339	6,7
Énergie, taxes et permis	56 029	8,0 %	47 570	49 781	8 459	17,8
Services professionnels	2 413	0,3 %	3 336	3 329	(923)	(27,7)
Services techniques et autres services	18 563	2,7 %	15 612	16 878	2 950	18,9
Matériel et fournitures	34 105	4,9 %	33 417	33 232	689	2,1
Location	6 534	0,9 %	7 398	7 019	(864)	(11,7)
Financement des opérations	1 500	0,2 %	805	1 629	695	86,3
Dépenses diverses	10 934	1,6 %	10 604	7 997	329	3,1
	135 468	19,4 %	123 792	125 322	11 675	9,4
	576 572	82,5 %	550 878	558 017	25 694	4,7
DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS						
Programme d'entretien périodique majeur	12 000	1,7 %	12 000	11 000		
Projets spéciaux	5 200	0,7 %	5 200	4 924		
Service de la dette - autobus et métro	82 924	11,9 %	84 439	84 354	(1 515)	(1,8)
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 100		
	101 524	14,5 %	103 039	101 378	(1 515)	(1,5)
SERVICE DE LA DETTE - TRAINS DE BANLIEUE	14 842	2,1 %	15 718	15 684	(876)	(5,6)
DÉPENSES IMPRÉVUES	6 096	0,9 %	5 848	404	248	4,2
TOTAL	699 034	100,0 %	675 483	675 483	23 551	3,5

**Effectif et heures supplémentaires 2000 - 2001**

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Gestionnaires	137	136	139	1	0,7
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	92	98	94	(6)	(6,1)
Professionnels syndiqués	175	168	171	7	4,3
Employés de bureau syndiqués	570	570	572		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	296	296	294		
Commis caissiers	193	198	189	(6)	(2,9)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	109	109	109		
Agents de surveillance	147	147	148		
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 286	3 262	3 207	24	0,7
Employés d'entretien	1 807	1 820	1 823	(13)	(0,7)
	6 812	6 805	6 748	7	0,1
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2			
Commis caissiers	1		2	1	
Agents de surveillance	2	2	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	106	99	124	6	6,5
Employés d'entretien	20	20	31		
	130	123	162	7	5,6
	6 942	6 928	6 909	14	0,2
EFFECTIF LIÉ AUX INVESTISSEMENTS	95	80	92	15	18,8
TOTAL	7 037	7 008	7 001	29	0,4
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Gestionnaires	240	240	286		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	30		
Professionnels syndiqués	586	238	2 691	348	146,2
Employés de bureau syndiqués	15 542	15 628	18 082	(86)	(0,6)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	35 190	34 626	51 091	564	1,6
Commis caissiers	41 436	39 200	55 291	2 236	5,7
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	12 059	11 909	24 980	150	1,3
Agents de surveillance	7 439	4 652	8 447	2 787	59,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	341 201	339 855	473 312	1 346	0,4
Employés d'entretien	87 365	83 412	206 062	3 953	4,7
TOTAL	541 157	529 860	840 272	11 298	2,1

Analyse des dépenses 2000 - 2001

Dépenses liées à l'exploitation

Le budget 2001 des dépenses liées à l'exploitation est en hausse de 25,7 millions de dollars, soit 4,7 % par rapport au budget 2000. Cette augmentation des dépenses provient principalement de l'indexation des salaires et de l'augmentation des coûts de l'énergie.

Rémunération en hausse de 3,3 %

Cette augmentation d'un montant de 14 millions de dollars est principalement reliée aux nouvelles ententes de travail signées avec les principaux syndicats dans le courant de l'année 2000.

(en millions de dollars)

■ Indexation (3 %).	11,0
■ Modifications aux clauses normatives :	3,4
• vacances – droit à 6 semaines après 20 ans;	
• transfert de 3 congés personnels en 1 semaine planifiée;	
• assurance-salaire et autres.	
■ Diminution du nombre de chauffeurs liée au remplacement des vacances.	- 1,1
■ Optimisation et révision de la livraison du service au Réseau des autobus :	- 1,2
• redistribution des circuits entre les centres de transport;	
• application annuelle des pistes d'économies mises de l'avant en 2000;	
• impact à l'entretien.	
■ Rationalisation et amélioration de la productivité :	- 2,5
• à la Gestion des ressources financières et matérielles (Patrimoine, Approvisionnement, Technologies de l'information et Gestion des ressources financières);	
• à l'entretien du matériel roulant du Réseau du métro;	
• à l'entretien à l'usine Crémazie et dans les centres de transport du Réseau des autobus.	
■ Révision des activités à l'entretien aux réseaux des Autobus et du Métro.	0,7
■ Ajustement du taux de non-présence à l'entretien (absentéisme incluant maladie, accidents de travail, formation, etc.) de 5 % à 7,5 % dans les centres de transport.	0,7
■ Impact des paramètres :	2,3
• hausses du coût des assurances, du taux du régime des rentes du Québec (RRQ) et de certaines primes (amplitude, déplacement, etc.);	
• baisse du taux de l'assurance-emploi.	
■ Amortissement plus rapide des passifs salariaux courus au 31 décembre 1999.	0,7
■ Variation dans les coûts de la CSST :	1,9
• impact net de l'ajustement des effectifs en CSST au Réseau du métro;	
• baisse des taux de cotisation général et sectoriel de la CSST;	
• impact final de la nouvelle méthode de calcul de la tarification de la CSST, introduite en 1999 et étalée sur une période de 3 ans.	
■ Diminution des dépenses reliées au transport scolaire.	- 2,0
■ Autres.	0,1
	14,0

Biens et services en hausse de 9,4 %

Cette augmentation, d'un montant de 11,7 millions de dollars, s'explique principalement par la hausse des coûts de l'énergie soit le diesel, le gaz naturel et le coût des contrats de taxi au transport adapté. Ces deux éléments représentent plus de 69 % de la variation. Voici les principales variations pour chacune des catégories :

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Dépenses majeures :	0,3
• augmentation du coût d'achat des minibus au transport adapté;	
• ajustement de la prévision de consommation des pneus porteurs du métro.	
■ Énergie, taxes et permis :	8,5
• la hausse réelle du coût de l'énergie de 2000 à 2001 est de 10 millions de dollars;	
• reclassement des remboursements de la TVQ.	
■ Services professionnels :	- 0,9
• transfert de la dépense « Contrat de gardiennage » à la catégorie « Services techniques et autres »;	
• réduction des honoraires de négociations;	
■ Services techniques et autres :	3,0
• augmentation du nombre de déplacements par taxi ainsi que du coût par déplacement au transport adapté;	
• contrat de gardiennage provenant de la catégorie « Services professionnels »;	
• reclassement des dépenses du Service à la clientèle provenant de la catégorie « Dépenses diverses »;	
• intégration des autobus à plancher surbaissé au contrat de traitement antirouille;	
■ Matériel et fournitures :	0,7
• consommation plus élevée des pièces pour l'entretien des autobus;	
• indexation des biens et services liés à l'entretien des autobus;	
• diminution de la consommation de pièces pour l'entretien des voitures de métro.	
■ Location :	- 0,9
• diminution des coûts de location de locaux reliée, entre autres, à une diminution du nombre de pieds carrés loués à la Place Bonaventure;	
• fin du projet « Garage Bellechasse ».	
■ Financement des opérations :	0,7
• augmentation des frais financiers à court terme reliée à une diminution des liquidités.	
■ Dépenses diverses :	0,3
• reclassement des dépenses du Service à la clientèle;	
• développement de l'offre de service autobus;	
	<u>11,7</u>

Dépenses liées aux investissements

Depuis quelques années, la STCUM maintient le programme de rajeunissement de ses actifs (garages, stations, équipements, systèmes informatiques, autobus, voitures de métro, etc.). À cet égard, bien qu'il y aura des investissements importants à compter de 2001, l'impact sur les dépenses liées aux investissements se fera sentir à compter de 2002. Pour 2001, le budget des dépenses liées aux investissements diminue de 1,5 million de dollars par rapport au budget 2000.

Le budget du service de la dette autobus et métro représente 81,7 % du montant total du budget des dépenses liées aux investissements.

Les projets financés par emprunt sont présentés dans le document « Dépenses d'investissement 2001 – 2002 – 2003 » de la STCUM.

Programme d'entretien périodique majeur

Le Programme d'entretien périodique majeur a été mis en place en 1992 afin d'entretenir les éléments d'actif qui ont atteint, en majorité, la moitié de leur vie utile.

Le budget 2001 est de 12 millions de dollars, soit au même niveau qu'au budget 2000. Il se répartit entre les secteurs de la façon suivante :

- Secteur autobus (1,9 million de dollars) :
 - entretien des véhicules (1,7 million de dollars);
 - maintien des équipements (0,2 million de dollars).
- Secteur métro (8,0 millions de dollars) :
 - entretien des voitures de métro et autres véhicules (4,8 millions de dollars);
 - remplacement des équipements fixes (1,5 million de dollars);
 - maintien des infrastructures et du patrimoine (1,7 million de dollars).
- Secteur des normes environnementales et de la santé-sécurité (1,8 million de dollars).
- Secteur du développement du service (0,3 million de dollars).

Projets spéciaux

Le budget 2001 est de 5,2 millions de dollars, soit au même niveau qu'au budget 2000. Il couvre les projets suivants :

- **Acquisition et remplacement d'équipements informatiques** (1,2 million de dollars) : Le parc d'équipements micro-informatiques étant désuet, cette somme sert à couvrir, entre autres, le remplacement de micro-ordinateurs et d'imprimantes et l'acquisition d'une solution d'entreposage de données (SAN) et d'un logiciel de sauvegarde.
- **Implantation d'applications informatiques** (1,0 million de dollars) : Implantation d'applications pour supporter les activités d'entreprise suivantes : entretien des autobus, accès et diffusion d'informations de gestion et gestion du parc micro-informatique.
- **Amélioration et développement du service à la clientèle** (3,0 millions de dollars) : En lien avec la Vision 2002, ce budget vise à supporter la réalisation de projets liés à l'amélioration du service et de l'information à la clientèle ainsi qu'au développement et à la promotion du transport en commun.

Service de la dette – autobus et métro en baisse de 1,8 %

Le budget du service de la dette brut passera à 82,9 millions de dollars en 2001, soit une diminution de 1,5 million de dollars par rapport au budget 2000. Cette baisse s'explique principalement par le retard dans le démarrage de certains projets financés et par l'effet de l'appariement entre l'actif et le passif à long terme qui est en hausse de 0,8 million de dollars comparativement à celui prévu au budget 2000, soit un impact budgétaire de 3,8 millions de dollars en 2001. Amorcé en 1999, l'appariement a pour effet d'étaler le montant des dépenses liées au service de la dette sur une plus longue période qu'auparavant. Pour ce qui est des subventions s'y rattachant, elles continuent d'être versées à la STCUM selon les modalités du Programme d'aide du ministère des Transports du Québec.

Le service de la dette net passera à 34,8 millions de dollars, soit une diminution de 3,1 millions de dollars par rapport au budget 2000.

Virement au fonds de roulement

Le fonds de roulement de la STCUM, au montant de 7 millions de dollars, a été créé en 1996, afin de faciliter l'acquisition d'immobilisations. Celui-ci a été utilisé entièrement pour l'implantation du système intégré d'entreprise R/3 de SAP. Il doit être remboursé sur une période de cinq ans, à compter de l'année suivant celle de la dépense. Pour 2001, le virement au fonds de roulement est de 1,4 million de dollars.

Service de la dette – trains de banlieue en baisse de 5,6 %

Le service de la dette relative aux trains de banlieue est en diminution de 0,9 million de dollars comparativement au budget 2000.



ANALYSE DES ACTIVITÉS

Dépenses par activité 2000 - 2001

Effectif et heures supplémentaires par activité 2000 - 2001

Les secteurs d'activités

Analyse par secteur d'activités 2001

**Dépenses par activité 2000 - 2001**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2001	Proportion des dépenses	Budget révisé 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
SERVICE					
Planification et développement du réseau	4 839	0,7 %	4 112	728	17,7
Logistique du transport - autobus	2 905	0,4 %	2 740	165	6,0
Livraison du service - autobus	208 478	29,8 %	198 734	9 745	4,9
Livraison du service - métro	44 034	6,3 %	43 330	704	1,6
Livraison du service - transport adapté	22 768	3,3 %	20 948	1 819	8,7
Ingénierie et services techniques	1 795	0,3 %	1 732	63	3,6
Service à la clientèle	4 088	0,6 %	3 859	229	5,9
Surveillance du réseau	11 360	1,6 %	11 208	152	1,4
Vente et perception	35 880	5,1 %	34 998	882	2,5
	336 148	48,1 %	321 661	14 487	4,5
VÉHICULES					
Entretien des véhicules - autobus	62 609	9,0 %	60 832	1 778	2,9
Entretien des véhicules - métro	28 971	4,1 %	28 232	739	2,6
Entretien des véhicules - transport adapté	1 953	0,3 %	1 818	134	7,4
Ingénierie et services techniques	4 887	0,7 %	4 722	165	3,5
Acquisition de minibus	1 628	0,2 %	1 621	7	0,4
Programme d'entretien périodique majeur	6 520	0,9 %	6 045	475	7,9
	106 568	15,2 %	103 270	3 299	3,2
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES					
Gestion et entretien du patrimoine immobilier	42 539	6,1 %	40 689	1 850	4,5
Entretien des infrastructures du métro	24 103	3,4 %	23 419	684	2,9
Ingénierie et services techniques	8 383	1,2 %	8 081	302	3,7
Programme d'entretien périodique majeur	5 480	0,8 %	5 955	(475)	(8,0)
	80 506	11,5 %	78 145	2 361	3,0
GESTION DES RESSOURCES					
Direction	1 562	0,2 %	1 682	(120)	(7,1)
Gestion des ressources financières	6 729	1,0 %	6 439	289	4,5
Contrôle	668	0,1 %	647	22	3,4
Technologies de l'information	10 972	1,6 %	10 481	492	4,7
Gestion des ressources humaines	12 317	1,8 %	12 198	119	1,0
Approvisionnement	10 988	1,6 %	10 592	395	3,7
Ingénierie et services techniques	3 682	0,5 %	3 643	39	1,1
	46 918	6,7 %	45 682	1 236	2,7
FONCTIONS CORPORATIVES					
Vérification générale	900	0,1 %	891	9	1,0
Secrétariat et affaires juridiques	3 066	0,4 %	3 209	(143)	(4,5)
Affaires corporatives	3 416	0,5 %	2 811	605	21,5
	7 382	1,1 %	6 911	471	6,8
AUTRES DÉPENSES					
Dépenses liées aux investissements					
Projets spéciaux	5 200	0,7 %	5 200		
Service de la dette - autobus et métro	82 924	11,9 %	84 439	(1 515)	(1,8)
Service de la dette - trains de banlieue	14 842	2,1 %	15 718	(876)	(5,6)
	102 966	14,7 %	105 357	(2 391)	(2,3)
Autres dépenses corporatives	12 451	1,8 %	8 610	3 841	44,6
Dépenses imprévues	6 096	0,9 %	5 848	248	4,2
	121 513	17,4 %	119 815	1 698	1,4
TOTAL	699 034	100,0 %	675 483	23 551	3,5

**Effectif et heures supplémentaires par activité 2000 - 2001**

	Effectif			Heures supplémentaires		
	Budget 2001	Budget révisé 2000	Écart	Budget 2001	Budget révisé 2000	Écart
SERVICE						
Planification et développement du réseau	43	42	1	50	50	
Logistique du transport - autobus	41	40	1	3 552	4 398	(846)
Livraison du service - autobus	2 819	2 803	16	297 800	291 723	6 077
Livraison du service - métro	401	401		45 167	45 925	(758)
Livraison du service - transport adapté	202	199	2	25 525	26 225	(700)
Ingénierie et services techniques	26	26				
Service à la clientèle	49	47	3	1 620	1 920	(300)
Surveillance du réseau	163	170	(7)	8 439	5 652	2 787
Vente et perception	513	504	10	47 569	44 488	3 081
	4 257	4 231	26	429 722	420 381	9 341
VÉHICULES						
Entretien des véhicules - autobus	754	764	(10)	49 751	38 692	11 059
Entretien des véhicules - métro	371	369	1	13 151	13 151	
Entretien des véhicules - transport adapté	24	24		2 904	2 874	30
Ingénierie et services techniques	74	74				
Programme d'entretien périodique majeur	65	50	15			
	1 287	1 281	6	65 806	54 717	11 089
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES						
Gestion et entretien du patrimoine immobilier	438	440	(2)	16 115	15 412	703
Entretien des infrastructures du métro	334	334		12 725	11 150	1 575
Ingénierie et services techniques	110	111	(1)	2 481	2 844	(363)
Programme d'entretien périodique majeur	30	30				
	911	914	(3)	31 321	29 406	1 915
GESTION DES RESSOURCES						
Direction	12	13	(1)			
Gestion des ressources financières	91	89	2	1 622	1 622	
Contrôle	8	8				
Technologies de l'information	76	79	(3)	3 850	3 850	
Gestion des ressources humaines	147	149	(2)	1 185	12 627	(11 442)
Approvisionnement	142	143		7 477	7 257	220
Ingénierie et services techniques	43	43	(1)			
	519	524	(5)	14 134	25 356	(11 222)
FONCTIONS CORPORATIVES						
Vérification générale	10	10				
Secrétariat et affaires juridiques	24	25	(1)			
Affaires corporatives	29	24	5	175		175
	62	58	4	175		175
TOTAL	7 037	7 008	29	541 157	529 860	11 298

Les secteurs d'activités

Les activités de la STCUM sont regroupées dans six secteurs distincts, soit le service, les véhicules, le patrimoine immobilier et les infrastructures, la gestion des ressources, les fonctions corporatives ainsi que les autres dépenses. La définition des activités est présentée en annexe.

Le secteur *Service* comprend les activités nécessaires à la livraison du service, soit la planification et le développement du réseau, la logistique du transport - autobus, la livraison proprement dite du service pour les trois modes de transport (autobus, métro et transport adapté), l'ingénierie et services techniques, le service à la clientèle, la surveillance du réseau ainsi que la vente et la perception. Il inclut aussi les dépenses corporatives liées à ce secteur (diesel, électricité du métro, immatriculations, permis de radiocommunications).

Le secteur *Véhicules* comprend les activités nécessaires à l'entretien des véhicules de l'entreprise (autobus, métro, minibus, véhicules de service et de travaux) et l'ingénierie et services techniques, le coût d'acquisition des minibus ainsi que les dépenses du Programme d'entretien périodique majeur afférentes à ce secteur.

Le secteur *Patrimoine immobilier et infrastructures* comprend les activités nécessaires à la gestion et à l'entretien du patrimoine immobilier, l'entretien des infrastructures du métro et l'ingénierie et services techniques ainsi que les dépenses du Programme d'entretien périodique majeur afférentes à ce secteur. Il inclut également les dépenses corporatives liées à ce secteur (énergie des bâtiments, taxes municipales et location de locaux).

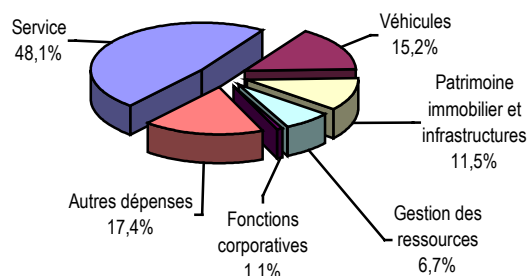
Le secteur *Gestion des ressources* comprend les activités de soutien, telles la direction, la gestion des ressources financières, le contrôle, les technologies de l'information, la gestion des ressources humaines, l'approvisionnement et l'ingénierie et services techniques.

Le secteur *Fonctions corporatives* comprend les dépenses de la Vérification générale, du Secrétariat et des affaires juridiques et des Affaires corporatives.

Le secteur *Autres dépenses* comprend les dépenses liées aux investissements (projets spéciaux, service de la dette), les autres dépenses corporatives et les dépenses imprévues.

Analyse par secteur d'activités 2001

DÉPENSES



Le graphique ci-contre permet de constater que :

- 74,8 % des dépenses sont directement liées aux secteurs d'exploitation (48,1 % au service, 15,2 % aux véhicules et 11,5 % au patrimoine immobilier et aux infrastructures);
- 7,8 % des dépenses sont liées aux activités de soutien (6,7 % à la gestion des ressources et 1,1 % aux fonctions corporatives);
- 17,4 % des dépenses totales ne sont pas réparties dans les secteurs, soit les dépenses liées aux investissements, les autres dépenses corporatives ainsi que les dépenses imprévues.

Le tableau suivant permet de voir quels groupes d'employés sont mis à contribution dans la réalisation des activités de chacun des secteurs d'intervention de la Société et la répartition par secteur d'activités démontre que :

- 91,6 % de l'effectif est affecté aux secteurs d'exploitation (61,3 % au service, 17,6 % aux véhicules et 12,7 % au patrimoine immobilier et aux infrastructures);
- 8,4 % de l'effectif est associé aux activités de soutien (7,5 % à la gestion des ressources et 0,9 % aux fonctions corporatives).

EFFECTIF PAR GROUPE D'EMPLOYÉS ¹	Service	Véhicules	Patrimoine immobilier et infrastructures	Gestion des ressources	Fonctions corporatives	Total
Gestionnaires	44	23	18	48	4	137
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4		1	70	17	92
Professionnels syndiqués	39	41	31	43	21	175
Employés de bureau syndiqués	138	59	84	269	20	570
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	298					298
Commis caissiers	194					194
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien		68	41			109
Agents de surveillance	148					148
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 392					3 392
Employés d'entretien		1 031	707	89		1 827
Total	4 257	1 222	882	519	62	6 942
Répartition par secteur d'activités	61,3 %	17,6 %	12,7 %	7,5 %	0,9 %	100,0 %

¹ Exclut l'effectif lié aux investissements (95 années-personnes).



DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 2000 - 2001

Dépenses 2000 – 2001 — Autobus et métro

Effectif et heures supplémentaires 2000 – 2001 — Autobus et métro

Dépenses, effectif et heures supplémentaires 2000 – 2001 — Transport adapté



Sommaire des dépenses par mode de transport 2000 – 2001

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2001	Proportion des dépenses	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000 Écart	Écart %
AUTOBUS ET MÉTRO						
Dépenses liées à l'exploitation	549 409	78,6 %	525 746	531 782	23 663	4,5
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	12 000	1,7 %	12 000	11 000		
Projets spéciaux	5 200	0,7 %	5 200	4 924		
Service de la dette	82 924	11,9 %	84 439	84 354	(1 515)	(1,8)
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 100		
	<u>101 524</u>	<u>14,5 %</u>	<u>103 039</u>	<u>101 378</u>	<u>(1 515)</u>	<u>(1,5)</u>
	650 933	93,1 %	628 785	633 161	22 148	3,5
TRANSPORT ADAPTÉ						
Dépenses liées à l'exploitation	27 163	3,9 %	25 132	26 234	2 031	8,1
TRAINS DE BANLIEUE						
Service de la dette	14 842	2,1 %	15 718	15 684	(876)	(5,6)
DÉPENSES IMPRÉVUES	<u>6 096</u>	<u>0,9 %</u>	<u>5 848</u>	<u>404</u>	<u>248</u>	<u>4,2</u>
TOTAL	<u>699 034</u>	<u>100,0 %</u>	<u>675 483</u>	<u>675 483</u>	<u>23 551</u>	<u>3,5</u>
SOMMAIRE						
Dépenses liées à l'exploitation	576 572	82,5 %	550 878	558 017	25 694	4,7
Dépenses liées aux investissements – autobus et métro	101 524	14,5 %	103 039	101 378	(1 515)	(1,5)
Service de la dette – trains de banlieue	14 842	2,1 %	15 718	15 684	(876)	(5,6)
Dépenses imprévues	<u>6 096</u>	<u>0,9 %</u>	<u>5 848</u>	<u>404</u>	<u>248</u>	<u>4,2</u>
	699 034	100,0 %	675 483	675 483	23 551	3,5



Dépenses 2000 – 2001

Autobus et métro

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2001	Proportion des dépenses	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
					Écart	Écart %
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	311 946	47,9 %	302 930	302 473	9 016	3,0
Heures supplémentaires	16 939	2,6 %	16 039	25 262	899	5,6
Primes diverses et autres paiements	32 668	5,0 %	31 627	30 275	1 041	3,3
Avantages sociaux conventionnés	21 237	3,3 %	20 595	19 107	641	3,1
	382 790	58,8 %	371 192	377 118	11 598	3,1
Cotisations aux régimes publics	34 649	5,3 %	33 364	32 473	1 285	3,9
Coût de la CSST	7 432	1,1 %	5 586	5 178	1 846	33,1
Amortissement des passifs salariaux	3 382	0,5 %	2 667	3 900	716	26,8
	45 464	7,0 %	41 617	41 551	3 847	9,2
Transport scolaire	(2 000)	-0,3 %			(2 000)	
	426 253	65,5 %	412 809	418 668	13 445	3,3
Biens et services						
Dépenses majeures	3 646	0,6 %	3 409	3 811	237	7,0
Énergie, taxes et permis	56 029	8,6 %	47 570	49 781	8 459	17,8
Services professionnels	2 398	0,4 %	3 321	3 329	(923)	(27,8)
Services techniques et autres services	10 079	1,5 %	8 217	8 257	1 861	22,7
Matériel et fournitures	33 539	5,2 %	32 914	32 678	625	1,9
Location	6 520	1,0 %	7 384	7 019	(864)	(11,7)
Financement des opérations	1 500	0,2 %	805	1 629	695	86,3
Dépenses diverses	9 445	1,5 %	9 317	6 612	128	1,4
	123 156	18,9 %	112 937	113 114	10 218	9,0
	549 409	84,4 %	525 746	531 782	23 663	4,5
DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS						
Programme d'entretien périodique majeur	12 000	1,8 %	12 000	11 000		
Projets spéciaux	5 200	0,8 %	5 200	4 924		
Service de la dette - autobus et métro	82 924	12,7 %	84 439	84 354	(1 515)	(1,8)
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 100		
	101 524	15,6 %	103 039	101 378	(1 515)	(1,5)
TOTAL	650 933	100,0 %	628 785	633 161	22 148	3,5



Effectif et heures supplémentaires 2000 – 2001

Autobus et métro

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Gestionnaires	132	131	135	1	0,8
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	92	98	94	(6)	(6,1)
Professionnels syndiqués	175	168	171	7	4,3
Employés de bureau syndiqués	561	562	564	(1)	(0,1)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	283	283	281		
Commis caissiers	141	149	142	(8)	(5,2)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	107	107	108		
Agents de surveillance	147	147	148		
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 167	3 143	3 089	24	0,8
Employés d'entretien	1 785	1 798	1 803	(13)	(0,7)
	6 590	6 586	6 535	5	0,1
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2			
Commis caissiers	1		2	1	
Agents de surveillance	2	2	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	102	96	121	6	6,8
Employés d'entretien	19	19	30		
	126	119	157	7	6,3
	6 716	6 704	6 692	12	0,2
EFFECTIF LIÉ AUX INVESTISSEMENTS	95	80	92	15	18,8
TOTAL	6 811	6 784	6 784	27	0,4
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Gestionnaires	240	240	286		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	30		
Professionnels syndiqués	586	238	2 672	348	146,2
Employés de bureau syndiqués	15 467	15 553	17 807	(86)	(0,6)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	32 040	31 476	47 869	564	1,8
Commis caissiers	29 256	26 200	37 791	3 056	11,7
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	11 459	11 309	24 400	150	1,3
Agents de surveillance	7 439	4 652	8 447	2 787	59,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	331 081	329 855	461 611	1 226	0,4
Employés d'entretien	85 061	81 138	202 732	3 923	4,8
TOTAL	512 728	500 761	803 646	11 968	2,4



Dépenses, effectif et heures supplémentaires 2000 – 2001

Transport adapté

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2001	Proportion des dépenses	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
					Écart	Écart %
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	10 472	38,6 %	10 070	9 821	402	4,0
Heures supplémentaires	987	3,6 %	982	1 208	5	0,5
Primes diverses et autres paiements	1 388	5,1 %	1 318	1 233	70	5,3
Avantages sociaux conventionnés	690	2,5 %	655	561	35	5,3
Cotisations aux régimes publics	1 184	4,4 %	1 125	1 059	58	5,2
Coût de la CSST, salaire payé à l'employé	130	0,5 %	126	143	4	2,9
	14 851	54,7 %	14 277	14 026	574	4,0
Biens et services						
Dépenses majeures	1 743	6,4 %	1 641	1 647	102	6,2
Services professionnels	15	0,1 %	15	1		
Services techniques et autres services	8 484	31,2 %	7 395	8 621	1 089	14,7
Matériel et fournitures	566	2,1 %	502	554	64	12,7
Location	14	0,1 %	14			
Dépenses diverses	94	0,3 %	101	59	(7)	(6,5)
	10 917	40,2 %	9 668	10 882	1 249	12,9
	25 768	94,9 %	23 945	24 908	1 823	7,6
Autres dépenses						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 395	5,1 %	1 187	1 326	208	17,5
TOTAL	27 163	100,0 %	25 132	26 234	2 031	8,1
EFFECTIF <i>(en années-personnes)</i>						
Gestionnaires	5		5	4		
Employés de bureau syndiqués	9		8	9	1	6,0
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	13		13	13		
Commis caissiers	52		50	47	2	4,0
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	2		2	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	120		120	118		
Employés d'entretien	22		22	21		
	222		220	213	2	1,1
CSST						
Chauffeurs, opérateurs et autres	3		3	3		
Employés d'entretien			1	1		
	4		4	4		
TOTAL	226		224	218	2	1,0
HEURES SUPPLÉMENTAIRES						
Professionnels syndiqués				18		
Employés de bureau syndiqués	75		75	275		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3 150		3 150	3 222		
Commis caissiers	12 180		13 000	17 500	(820)	(6,3)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	600		600	580		
Chauffeurs, opérateurs et autres	10 120		10 000	11 701	120	1,2
Employés d'entretien	2 304		2 274	3 329	30	1,3
TOTAL	28 429		29 099	36 626	(670)	(2,3)



PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

Sommaire des unités administratives
Réseau des autobus
Réseau du métro
Soutien à l'exploitation
Gestion des ressources financières et matérielles
Gestion des projets majeurs
Affaires corporatives
Secrétariat et affaires juridiques
Vérification générale
Direction générale

**Sommaire des unités administratives**

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
Réseau des autobus					
(000 \$)	246 084	237 161	244 582	8 923	3,8
Effectif	3 616	3 609	3 592	7	0,2
Heures supplémentaires	351 103	334 813	593 002	16 290	4,9
Réseau du métro					
(000 \$)	127 097	122 916	122 790	4 181	3,4
Effectif	1 866	1 854	1 864	13	0,7
Heures supplémentaires	123 523	116 738	142 900	6 785	5,8
Soutien à l'exploitation					
(000 \$)	32 321	33 004	33 155	(683)	(2,1)
Effectif	401	414	421	(14)	(3,3)
Heures supplémentaires	3 291	15 397	12 251	(12 106)	(78,6)
Gestion des ressources financières et matérielles					
(000 \$)	66 054	65 543	64 592	511	0,8
Effectif	752	765	753	(13)	(1,7)
Heures supplémentaires	34 637	33 813	55 337	824	2,4
Gestion des projets majeurs					
(000 \$)	1 350			1 350	
Effectif	15			15	
Affaires corporatives					
(000 \$)	3 416	2 811	2 556	605	21,5
Effectif	29	24	24	5	21,3
Heures supplémentaires	175		46	175	
Secrétariat et affaires juridiques					
(000 \$)	3 066	3 208	3 010	(142)	(4,4)
Effectif	24	25	23	(1)	(4,1)
Heures supplémentaires			110		
Vérification générale					
(000 \$)	900	891	854	9	1,0
Effectif	10	10	9		
Direction générale					
(000 \$)	381	479	468	(98)	(20,4)
Effectif	4	5	5	(1)	(20,0)



Réseau des autobus

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	159 573	154 769	154 905	4 804	3,1
Heures supplémentaires	11 336	10 458	18 385	877	8,4
Primes diverses et autres paiements	22 820	21 783	21 112	1 036	4,8
Avantages sociaux conventionnés	11 356	11 083	10 009	273	2,5
Cotisations aux régimes publics	18 373	17 711	17 089	663	3,7
Coût CSST salaire payé à l'employé	2 718	2 645	3 058	72	2,7
	<u>226 176</u>	<u>218 450</u>	<u>224 558</u>	<u>7 726</u>	<u>3,5</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	1 365	1 365	1 965		
Services professionnels	21	21	22		
Services techniques et autres services	1 043	765	748	278	36,3
Matériel et fournitures	17 300	16 387	17 138	914	5,6
Location	20	15	17	5	33,3
Dépenses diverses	159	159	134		
	<u>19 908</u>	<u>18 712</u>	<u>20 025</u>	<u>1 197</u>	<u>6,4</u>
TOTAL	246 084	237 161	244 582	8 923	3,8

**Réseau des autobus**

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Gestionnaires	29	26	29	3	11,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	2	3		
Professionnels syndiqués	1	1	1		
Employés de bureau syndiqués	41	42	39	(1)	(2,4)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	124	123	123	1	0,8
Commis caissiers	90	90	89		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	43	44	44	(1)	(2,3)
Chauffeurs, opérateurs et autres	2 525	2 508	2 459	17	0,7
Employés d'entretien	676	687	704	(12)	(1,7)
TOTAL	3 531	3 524	3 491	7	0,2
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1			
Chauffeurs, opérateurs et autres	77	77	87		
Employés d'entretien	7	7	13		
TOTAL	85	85	101		
TOTAL	3 616	3 609	3 592	7	0,2
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués			30		
Professionnels syndiqués			17		
Employés de bureau syndiqués	1 339	1 339	1 236		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	5 364	5 810	14 163	(446)	(7,7)
Commis caissiers	22 975	18 503	27 599	4 472	24,2
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4 558	4 558	15 919		
Chauffeurs, opérateurs et autres	271 994	270 789	389 461	1 205	0,4
Employés d'entretien	44 873	33 814	144 578	11 059	32,7
TOTAL	351 103	334 813	593 002	16 290	4,9



Réseau du métro

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	84 440	81 791	82 080	2 650	3,2
Heures supplémentaires	4 203	3 845	4 576	357	9,3
Primes diverses et autres paiements	8 049	7 745	7 606	304	3,9
Avantages sociaux conventionnés	5 655	5 429	4 983	226	4,2
Cotisations aux régimes publics	9 370	9 005	8 673	365	4,1
Coût CSST salaire payé à l'employé	1 178	943	1 441	235	25,0
	<u>112 895</u>	<u>108 758</u>	<u>109 359</u>	<u>4 137</u>	<u>3,8</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	1 554	1 354	1 165	200	14,8
Services professionnels	165	1 113	834	(948)	(85,2)
Services techniques et autres services	1 772	827	1 217	945	114,3
Matériel et fournitures	9 556	9 743	9 125	(186)	(1,9)
Location	1 065	1 051	1 020	15	1,4
Dépenses diverses	89	69	70	19	27,6
	<u>14 201</u>	<u>14 157</u>	<u>13 431</u>	<u>44</u>	<u>0,3</u>
TOTAL	127 097	122 916	122 790	4 181	3,4

**Réseau du métro**

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Gestionnaires	23	22	24	1	4,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	4	3	(1)	(25,0)
Professionnels syndiqués	4	4	4		
Employés de bureau syndiqués	42	42	43		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	156	157	155	(1)	(0,6)
Commis caissiers	15	15	15		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	46	46	45		
Agents de surveillance	147	147	148		
Chauffeurs, opérateurs et autres	620	614	611	6	0,9
Employés d'entretien	773	772	768	1	0,2
	1 829	1 823	1 816	6	0,3
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1			
Agents de surveillance	2	2	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	25	19	32	7	34,6
Employés d'entretien	9	9	11		
	37	31	48	7	21,2
TOTAL	1 866	1 854	1 864	13	0,7
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Gestionnaires			37		
Professionnels syndiqués	35		547	35	
Employés de bureau syndiqués	2 006	1 291	1 929	715	55,4
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	26 536	25 026	33 119	1 510	6,0
Commis caissiers	3 881	2 989	4 823	892	29,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	3 827	3 827	5 607		
Agents de surveillance	7 439	4 652	8 447	2 787	59,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	57 537	57 516	70 620	21	
Employés d'entretien	22 262	21 437	17 772	825	3,8
TOTAL	123 523	116 738	142 900	6 785	5,8



Soutien à l'exploitation

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	23 070	23 736	24 177	(666)	(2,8)
Heures supplémentaires	118	525	441	(406)	(77,5)
Primes diverses et autres paiements	476	421	338	55	13,0
Avantages sociaux conventionnés	1 270	1 223	1 513	47	3,9
Cotisations aux régimes publics	2 151	2 131	2 315	19	0,9
Coût CSST salaire payé à l'employé	15	15	30		
	<u>27 101</u>	<u>28 051</u>	<u>28 813</u>	<u>(950)</u>	<u>(3,4)</u>
Biens et services					
Services professionnels	1 406	1 492	1 603	(86)	(5,8)
Services techniques et autres services	1 407	834	803	573	68,8
Matériel et fournitures	548	635	513	(87)	(13,8)
Location		75	19	(75)	(100,0)
Dépenses diverses	1 859	1 917	1 404	(58)	(3,0)
	<u>5 219</u>	<u>4 953</u>	<u>4 342</u>	<u>267</u>	<u>5,4</u>
TOTAL	32 321	33 004	33 155	(683)	(2,1)



Soutien à l'exploitation

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (<i>en années-personnes</i>)					
Gestionnaires	30	39	35	(9)	(23,1)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	62	63	62	(1)	(1,5)
Professionnels syndiqués	104	109	114	(6)	(5,3)
Employés de bureau syndiqués	181	180	189	1	0,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	22	21	19	1	4,7
	<u>400</u>	<u>414</u>	<u>420</u>	<u>(14)</u>	<u>(3,3)</u>
CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres			1		
TOTAL	401	414	421	(14)	(3,3)
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100			
Professionnels syndiqués			1 680		
Employés de bureau syndiqués	1 641	2 305	5 058	(664)	(28,8)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport		400	416	(400)	(100,0)
Commis caissiers		2 308	1 500	(2 308)	(100,0)
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 550	1 550	1 530		
Employés d'entretien		8 734	2 067	(8 734)	(100,0)
TOTAL	3 291	15 397	12 251	(12 106)	(78,6)



Gestion des ressources financières et matérielles

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	38 006	38 049	37 432	(44)	(0,1)
Heures supplémentaires	1 275	1 211	1 855	64	5,3
Primes diverses et autres paiements	1 254	1 274	1 199	(20)	(1,6)
Avantages sociaux conventionnés	2 508	2 384	2 374	124	5,2
Cotisations aux régimes publics	3 905	3 867	3 763	38	1,0
Coût CSST salaire payé à l'employé	102	99	212	2	2,5
	<u>47 049</u>	<u>46 885</u>	<u>46 836</u>	<u>164</u>	<u>0,4</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	727	690	680	37	5,4
Services professionnels	465	372	488	93	24,8
Services techniques et autres services	5 472	5 493	5 192	(21)	(0,4)
Matériel et fournitures	6 072	6 040	5 618	32	0,5
Location	547	518	646	28	5,5
Dépenses diverses	5 723	5 545	5 133	179	3,2
	<u>19 005</u>	<u>18 658</u>	<u>17 756</u>	<u>347</u>	<u>1,9</u>
TOTAL	66 054	65 543	64 592	511	0,8

**Gestion des ressources financières et matérielles**

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Gestionnaires	38	38	41		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	12	10	(6)	(50,0)
Professionnels syndiqués	40	35	33	5	14,3
Employés de bureau syndiqués	274	276	272	(3)	(1,0)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1	1		
Commis caissiers	36	43	38	(8)	(18,0)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	18	17	18	1	5,9
Employés d'entretien	337	339	332	(2)	(0,6)
	<u>749</u>	<u>762</u>	<u>746</u>	<u>(13)</u>	<u>(1,7)</u>
CSST					
Commis caissiers			2		
Employés d'entretien	3	3	5		
	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>7</u>		
TOTAL	752	765	753	(13)	(1,7)
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Gestionnaires	240	240	249		
Professionnels syndiqués	551	238	429	313	131,5
Employés de bureau syndiqués	10 306	10 618	9 436	(312)	(2,9)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	140	240	164	(100)	(41,7)
Commis caissiers	2 400	2 400	3 869		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	3 074	2 924	2 875	150	5,1
Employés d'entretien	17 926	17 153	38 315	773	4,5
TOTAL	34 637	33 813	55 337	824	2,4



Gestion des projets majeurs

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000 Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	1 135			1 135	
Primes diverses et autres paiements	9			9	
Avantages sociaux conventionnés	47			47	
Cotisations aux régimes publics	92			92	
	<u>1 283</u>			<u>1 283</u>	
Biens et services					
Services professionnels	30			30	
Services techniques et autres services	1			1	
Matériel et fournitures	10			10	
Dépenses diverses	27			27	
	<u>68</u>			<u>68</u>	
TOTAL	1 350			1 350	
EFFECTIF (en années-personnes)					
Gestionnaires	7			7	
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	1			1	
Professionnels syndiqués	6			6	
Employés de bureau syndiqués	1			1	
TOTAL	15			15	



Affaires corporatives

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000 Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	1 897	1 542	1 543	354	23,0
Heures supplémentaires	7			7	
Primes diverses et autres paiements	12	8	5	4	52,0
Avantages sociaux conventionnés	84	67	75	16	24,0
Cotisations aux régimes publics	164	134	135	30	22,6
	<u>2 164</u>	<u>1 751</u>	<u>1 759</u>	<u>413</u>	<u>23,6</u>
Biens et services					
Services professionnels	51	55	131	(4)	(7,3)
Services techniques et autres services	373	264	287	109	41,3
Matériel et fournitures	24		1	24	
Location			5		
Dépenses diverses	804	741	373	64	8,6
	<u>1 252</u>	<u>1 060</u>	<u>797</u>	<u>193</u>	<u>18,2</u>
TOTAL	3 416	2 811	2 556	605	21,5
EFFECTIF (en années-personnes)					
Gestionnaires	2	1	1	1	100,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	6		
Professionnels syndiqués	16	14	14	2	14,8
Employés de bureau syndiqués	5	3	3	2	66,7
	<u>29</u>	<u>24</u>	<u>24</u>	<u>5</u>	<u>21,3</u>
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Employés de bureau syndiqués	175		39	175	
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport			7		
	<u>175</u>		<u>46</u>	<u>175</u>	



Secrétariat et affaires juridiques

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	1 345	1 350	1 268	(5)	(0,4)
Heures supplémentaires			5		
Primes diverses et autres paiements	21	18	12	3	14,7
Avantages sociaux conventionnés	77	76	63	1	1,2
Cotisations aux régimes publics	126	127	109	(1)	(0,9)
	<u>1 569</u>	<u>1 571</u>	<u>1 457</u>	<u>(2)</u>	<u>(0,1)</u>
Biens et services					
Assurances, taxes et permis	860	950	950	(90)	(9,5)
Services professionnels	205	205	201		
Services techniques et autres services	11	32	10	(21)	(65,0)
Matériel et fournitures	18	17	18	1	3,4
Location	85	85	80		
Dépenses diverses	318	347	295	(30)	(8,5)
	<u>1 497</u>	<u>1 637</u>	<u>1 553</u>	<u>(140)</u>	<u>(8,6)</u>
TOTAL	3 066	3 208	3 010	(142)	(4,4)
EFFECTIF <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	1	1	1		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	3		
Professionnels syndiqués	5	5	5		
Employés de bureau syndiqués	15	16	15	(1)	(6,5)
TOTAL	24	25	23	(1)	(4,1)
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Employés de bureau syndiqués			110		



Vérification générale

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	727	719	692	8	1,2
Primes diverses et autres paiements	5	6	1	(1)	(12,3)
Avantages sociaux conventionnés	30	30	27	1	2,4
Cotisations aux régimes publics	61	60	58	1	1,9
	<u>824</u>	<u>814</u>	<u>778</u>	<u>10</u>	<u>1,2</u>
Biens et services					
Services professionnels	50	50	50		
Matériel et fournitures	6	5	5	1	20,0
Dépenses diverses	20	21	21	(1)	(6,1)
	<u>76</u>	<u>76</u>	<u>76</u>		
TOTAL	900	891	854	9	1,0
EFFECTIF <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	1	2	2	(1)	(50,0)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	8	7	7	1	14,3
Employés de bureau syndiqués	1	1	1		
	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>9</u>		
TOTAL	10	10	9		



Direction générale

	Budget 2001	Budget révisé 2000	Prévision 2000	Budget 2001 vs budget 2000	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	288	363	377	(75)	(20,7)
Primes diverses et autres paiements	4	5	2	(1)	(26,0)
Avantages sociaux conventionnés	14	17	18	(3)	(15,3)
Cotisations aux régimes publics	24	30	31	(6)	(19,1)
	<u>330</u>	<u>415</u>	<u>428</u>	<u>(85)</u>	<u>(20,4)</u>
Biens et services					
Services professionnels	5	12		(7)	(58,7)
Services techniques et autres services		3		(3)	(100,0)
Matériel et fournitures	5	4	5	1	22,0
Dépenses diverses	41	45	36	(4)	(8,9)
	<u>51</u>	<u>64</u>	<u>40</u>	<u>(13)</u>	<u>(19,9)</u>
TOTAL	381	479	468	(98)	(20,4)
EFFECTIF <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	1	2	2	(1)	(50,0)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	1	1	1		
Employés de bureau syndiqués	2	2	2		
	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>(1)</u>	<u>(20,0)</u>



PERSPECTIVES FINANCIÈRES

Hypothèses du cadre financier

Cadre financier 2001 - 2002 - 2003 — revenus

Cadre financier 2001 - 2002 - 2003 — dépenses

Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2003

Hypothèses du cadre financier

La projection des revenus et des dépenses pour les années 2002 et 2003 a été établie à partir des hypothèses suivantes :

Revenus

- **Revenus-voyageurs** : la prévision est basée sur une constance de l'achalandage et une augmentation de tarifs de 2 % par année.
- **Autres revenus d'exploitation** : pour 2002, la variation est due à une hausse prévue de 10 % des revenus publicitaires; pour 2003, aucune variation n'est prévue.
- **Crédits reportés** : ils proviennent de la portion non utilisée des dépenses imprévues de l'exercice précédent.
- **Subvention du gouvernement au transport adapté** : elle est calculée selon le Programme d'aide en vigueur, soit 75 % des dépenses admissibles.
- **Subventions du gouvernement liées aux investissements** : elles sont déterminées selon la nature des différents projets financés par emprunt.
- **Contribution des municipalités de la CUM** : aucune variation n'est prévue.
- **Contribution de la STRSM – ligne 4** : aucune variation n'est prévue, et ce, même si le décret du gouvernement du Québec régissant le niveau de la contribution est expiré depuis l'année 2000.
- **Contribution de l'Agence métropolitaine de transport** :
 - pour 2002 et 2003, l'aide métropolitaine – métro reflète une croissance annuelle des déplacements de 0,5 % et l'aide métropolitaine – autobus de 2 %;
 - pour les équipements métropolitains, elle couvre les coûts d'entretien curatifs et ceux reliés au financement de la dette des équipements, moins la portion des coûts d'utilisation des terminus métropolitains facturés à la STCUM;
 - pour le financement de la dette relative aux trains de banlieue, elle en couvre entièrement les coûts.

Dépenses

- **Dépenses liées à l'exploitation** : la prévision des dépenses tient compte des éléments suivants :

Rémunération :

- l'indexation salariale prévue aux conventions collectives est de 3 % en 2002 et selon l'indice des prix à la consommation de 2 % en 2003;
- la réduction des coûts du service de transport scolaire, amorcée en 2001, est de 5 millions de dollars en 2002 et 2003.

Biens et services :

- sauf pour le diesel et le gaz naturel, les dépenses en biens et services sont indexées annuellement de 2 %, selon la prévision de l'indice des prix à la consommation;
- pour le diesel et le gaz naturel, les coûts prévus varient selon une évaluation de la tendance future des prix du marché mondial.

- **Dépenses liées aux investissements :**
 - la variation du service de la dette – autobus et métro est liée à des investissements de l'ordre de 452,8 millions de dollars entre 2001 et 2003. Les projets d'investissement sont décrits en détail dans le document « Dépenses d'investissement 2001 – 2002 – 2003 »;
 - pour le programme d'entretien périodique majeur, les projets spéciaux et le virement au fonds de roulement, aucune variation n'est prévue.
- **Transport adapté :** la prévision des dépenses de rémunération et des biens et services est faite selon les mêmes hypothèses d'indexation que pour les dépenses d'exploitation autobus et métro.
- **Trains de banlieue – service de la dette :** l'AMT gère les trains de banlieue et subventionne à 100 % le service de la dette assumé par la STCUM jusqu'à son échéance.
- **Dépenses imprévues :** en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, elles représentent 1 % des dépenses non subventionnées.

Résultats

Le cadre financier 2001 – 2003, élaboré à partir des hypothèses mentionnées précédemment, montre un déficit des revenus par rapport aux dépenses de 10,4 millions de dollars pour 2002 et de 23,4 millions de dollars pour 2003.

L'entente régissant le congé de contribution de la STCUM aux régimes de retraite est valide jusqu'au début 2003. Comme de nouvelles négociations des conventions collectives devront être entreprises d'ici là avec tous les groupes d'employés syndiqués, les résultats prévus pour 2003 pourront différer.

Le cadre financier 2001 – 2003 a été préparé sans tenir compte des effets budgétaires qui pourraient émaner de la réorganisation municipale en cours.

Pour atteindre l'équilibre financier, il faudra donc identifier les actions à prendre afin de limiter la croissance des dépenses ou de générer des revenus additionnels.

**Cadre financier 2001 – 2002 – 2003 — revenus**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget révisé 2000	Budget 2001	Variation % 2001 vs 2000	Pro forma 2002	Variation % 2002 vs 2001	Pro forma 2003	Variation % 2003 vs 2002
REVENUS-VOYAGEURS							
Autobus et métro							
Titres STCUM	272 157	285 317	4,8	291 023	2,0	296 844	2,0
Recettes métropolitaines	16 538	18 201	10,1	18 565	2,0	18 936	2,0
	<u>288 695</u>	<u>303 518</u>	5,1	<u>309 588</u>	2,0	<u>315 780</u>	2,0
Transport adapté	940	1 050	11,7	1 071	2,0	1 092	2,0
	<u>289 635</u>	<u>304 568</u>	5,2	<u>310 659</u>	2,0	<u>316 873</u>	2,0
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	<u>14 632</u>	<u>14 830</u>	1,4	<u>15 730</u>	6,1	<u>15 730</u>	
CRÉDITS REPORTÉS							
De la réserve pour dépenses imprévues	5 149	5 444	5,7	5 096	(6,4)	5 239	2,8
Surplus des revenus sur les dépenses	1 338	2 556	91,0				
	<u>6 487</u>	<u>8 000</u>	23,3	<u>5 096</u>	(36,3)	<u>5 239</u>	2,8
SUBVENTION DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT ADAPTÉ	<u>18 723</u>	<u>20 375</u>	8,8	<u>20 855</u>	2,4	<u>21 246</u>	1,9
SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT LIÉES AUX INVESTISSEMENTS							
Service de la dette - autobus et métro	46 503	48 121	3,5	51 485	7,0	63 041	22,4
Implantation des autobus à plancher surbaissé	1 300						
	<u>47 803</u>	<u>48 121</u>	0,7	<u>51 485</u>	7,0	<u>63 041</u>	22,4
CONTRIBUTION DES MUNICIPALITÉS DE LA CUM	<u>231 600</u>	<u>236 600</u>	2,2	<u>236 600</u>		<u>236 600</u>	
CONTRIBUTION DE LA STRSM - LIGNE 4	<u>1 803</u>	<u>1 803</u>		<u>1 803</u>		<u>1 803</u>	
CONTRIBUTION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT							
Aide métropolitaine - métro	40 420	41 600	2,9	41 800	0,5	42 000	0,5
Aide métropolitaine - autobus	6 169	6 600	7,0	6 700	1,5	6 800	1,5
Équipements métropolitains	2 493	1 695	(32,0)	1 311	(22,7)	1 232	(6,0)
Financement de la dette - trains de banlieue	15 718	14 842	(5,6)	14 050	(5,3)	8 496	(39,5)
	<u>64 800</u>	<u>64 737</u>	(0,1)	<u>63 861</u>	(1,4)	<u>58 528</u>	(8,4)
TOTAL	675 483	699 034	3,5	706 090	1,0	719 060	1,8

**Cadre financier 2001 – 2002 – 2003 — dépenses**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget révisé 2000	Budget 2001	Variation % 2001 vs 2000	Pro forma 2002	Variation % 2002 vs 2001	Pro forma 2003	Variation % 2003 vs 2002
AUTOBUS ET MÉTRO							
Dépenses liées à l'exploitation	525 746	549 409	4,5	559 999	1,9	570 592	1,9
Dépenses liées aux investissements							
Programme d'entretien périodique majeur	12 000	12 000		12 000		12 000	
Projets spéciaux	5 200	5 200		5 200		5 200	
Service de la dette	84 439	82 924	(1,8)	89 806	8,3	110 040	22,5
Virement au fonds de roulement	1 400	1 400		1 400		1 400	
	<u>103 039</u>	<u>101 524</u>	(1,5)	<u>108 406</u>	6,8	<u>128 640</u>	18,7
	628 785	650 933	3,5	668 405	2,7	699 232	4,6
TRANSPORT ADAPTÉ							
Dépenses liées à l'exploitation	25 132	27 163	8,1	27 803	2,4	28 324	1,9
TRAINS DE BANLIEUE							
Service de la dette	15 718	14 842	(5,6)	14 050	(5,3)	8 496	(39,5)
DÉPENSES IMPRÉVUES	<u>5 848</u>	<u>6 096</u>	4,2	<u>6 239</u>	2,3	<u>6 433</u>	3,1
TOTAL	<u>675 483</u>	<u>699 034</u>	3,5	<u>716 497</u>	2,5	<u>742 485</u>	3,6
SOMMAIRE							
Dépenses liées à l'exploitation	550 878	576 572	4,7	587 802	1,9	598 916	1,9
Dépenses liées aux investissements – autobus et métro	103 039	101 524	(1,5)	108 406	6,8	128 640	18,7
Service de la dette – trains de banlieue	15 718	14 842	(5,6)	14 050	(5,3)	8 496	(39,5)
Dépenses imprévues	<u>5 848</u>	<u>6 096</u>	4,2	<u>6 239</u>	2,3	<u>6 433</u>	3,1
	675 483	699 034	3,5	716 497	2,5	742 485	3,6
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES							
Revenus	675 483	699 034	3,5	706 090	1,0	719 060	1,8
Dépenses	<u>675 483</u>	<u>699 034</u>	3,5	<u>716 497</u>	2,5	<u>742 485</u>	3,6
SURPLUS (DÉFICIT)	—	—		(10 407)		(23 426)	

Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2003

En 2003, la projection des besoins en matière d'emprunt montre que la dette totale se situera à 752 millions de dollars, comparativement à 371 millions de dollars en 1994. Cette augmentation importante des besoins d'emprunt est en grande partie due à l'entretien et au remplacement des actifs vieillissants.

Pour la même période de référence, la dette nette devrait atteindre 300 millions de dollars, soit une hausse de 161 %. La proportion du service de la dette net sur le montant des dépenses totales s'établirait à 6,8 % en 2003, par rapport à 2,8 % en 1994. Outre l'augmentation importante des besoins d'emprunt, ces deux variations s'expliquent aussi par la diminution des dépenses admissibles au Programme de subvention du gouvernement du Québec.

Pour les années 2001 à 2003, la Société fera des investissements majeurs de 452,8 millions de dollars afin de maintenir en état ses actifs. Les projets les plus importants sont le programme de remplacement de 300 autobus, le programme de maintien des équipements fixes au Réseau du métro, l'achat d'un nouveau système de vente et perception, la construction d'un nouveau centre d'entretien majeur des autobus ainsi que la poursuite de l'implantation du progiciel R/3 de SAP. Les projets sont présentés plus en détail dans le document « Dépenses d'investissement 2001 – 2002 – 2003 » de la STCUM.

L'essentiel des projets de développement aussi prévus aux investissements de la Société est constitué de l'implantation de nouvelles voies réservées et l'optimisation de certains terminus et points d'attente.

La Société poursuivra également sa démarche amorcée en 1999 en continuant à appairer l'actif et le passif à long terme. Pour 2001 à 2003, cette mesure a pour effet de reporter une dépense annuelle liée au service de la dette de 3,8 millions de dollars.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Projection 2002 2003	
DETTE TOTALE	371	403	455	480	462	505	514	529	668	752
Portion reliée à la dette des trains	(87)	(88)	(106)	(97)	(87)	(68)	(55)	(44)	(36)	(33)
Portion subventionnable par le gouvernement du Québec	(161)	(179)	(196)	(212)	(204)	(238)	(255)	(266)	(338)	(379)
Portion reliée au fonds d'amortissement ¹	(8)	(14)	(7)	(14)	(25)	(32)	(33)	(34)	(45)	(40)
DETTE NETTE	115	122	146	157	146	167	171	185	249	300

¹ Correspond au montant accumulé en vue de rembourser la dette

**Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2003***(en milliers de dollars)*

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Projection	
									2002	2003
AUTOBUS ET METRO										
Service de la dette brut	43,0	55,9	50,0	65,4	73,3	75,0	86,8	86,7	93,6	113,8
Subvention	(23,1)	(30,9)	(27,9)	(34,7)	(39,3)	(38,9)	(46,2)	(48,1)	(51,5)	(63,0)
Service de la dette net	19,9	25,0	22,1	30,7	34,0	36,1	40,6	38,6	42,1	50,8
TRAINS DE BANLIEUE										
Service de la dette brut	17,9	17,6	13,5	21,8	21,7	20,3	15,7	14,8	14,0	8,5
Subvention	(17,9)	(17,6)	(13,5)	(21,8)	(21,7)	(20,3)	(15,7)	(14,8)	(14,0)	(8,5)
Service de la dette net	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL										
Service de la dette brut	60,9	73,5	63,5	87,2	95,0	95,3	102,5	101,5	107,6	122,3
Subvention	(41,0)	(48,5)	(41,4)	(56,5)	(61,0)	(59,2)	(61,9)	(62,9)	(65,5)	(71,5)
SERVICE DE LA DETTE NET	19,9	25,0	22,1	30,7	34,0	36,1	40,6	38,6	42,1	50,8
SERVICE DE LA DETTE NET SUR LES DÉPENSES TOTALES	2,8 %	3,5 %	3,4 %	4,5 %	5,0 %	5,3 %	6,0 %	5,5 %	5,9 %	6,8 %
REMBOURSEMENT DE L'AMT DU SERVICE DE LA DETTE NET DES PROJETS RÉGIONAUX				(1,2)	(1,2)	(1,1)	(1,2)	(0,5)	(0,3)	(0,3)
FINANCEMENT COMPTANT APRÈS SUBVENTION POUR L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR										
Dépenses brutes	15,7	9,1	11,3	9,1	8,6	9,2	11,0	12,0	12,0	12,0
Subvention	(1,0)	(0,7)	(0,5)	(0,7)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dépenses nettes	14,7	8,4	10,8	8,4	8,6	9,2	11,0	12,0	12,0	12,0
DÉPENSES PRÉVUES AU BUDGET D'EXPLOITATION POUR LES PROJETS SPÉCIAUX				4,2	2,4	6,9	4,9	5,2	5,2	5,2
EFFETS DE L'APPARIEMENT							(2,7)	(3,8)	(3,8)	(3,8)
VIREMENT AU FONDS DE ROULEMENT						0,1	1,1	1,4	1,4	1,4
AJUSTEMENT VÉRIFICATION CA-62 ET CA-65							0,4			
IMPACT NET SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION	34,6	33,4	32,9	42,1	43,8	51,2	54,1	52,9	56,6	65,3

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Introduction

Revenus totaux (excluant les revenus reportés)

Revenus d'exploitation — autobus et métro

Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation — autobus et métro

Évolution de la contribution des municipalités de la CUM au budget de la STCUM depuis 1993

Dépenses totales

Dépenses totales de rémunération et de biens et services

Dépenses totales — autobus et métro

Dépenses liées à l'exploitation — autobus et métro

Effectif moyen et heures supplémentaires

Achalandage — autobus et métro

Heures de service — autobus

Kilomètres parcourus — autobus et voitures de métro

Dépenses totales — transport adapté

Déplacements en minibus et taxi — transport adapté

Dette de la STCUM (excluant les trains de banlieue)

Dépenses brutes liées aux investissements — autobus et métro

Introduction

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation de la STCUM pour la période 1993 à 2001. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 1993. La présentation de ces informations en dollars constants permet d'évaluer l'évolution réelle de la situation par l'élimination des effets de l'inflation.

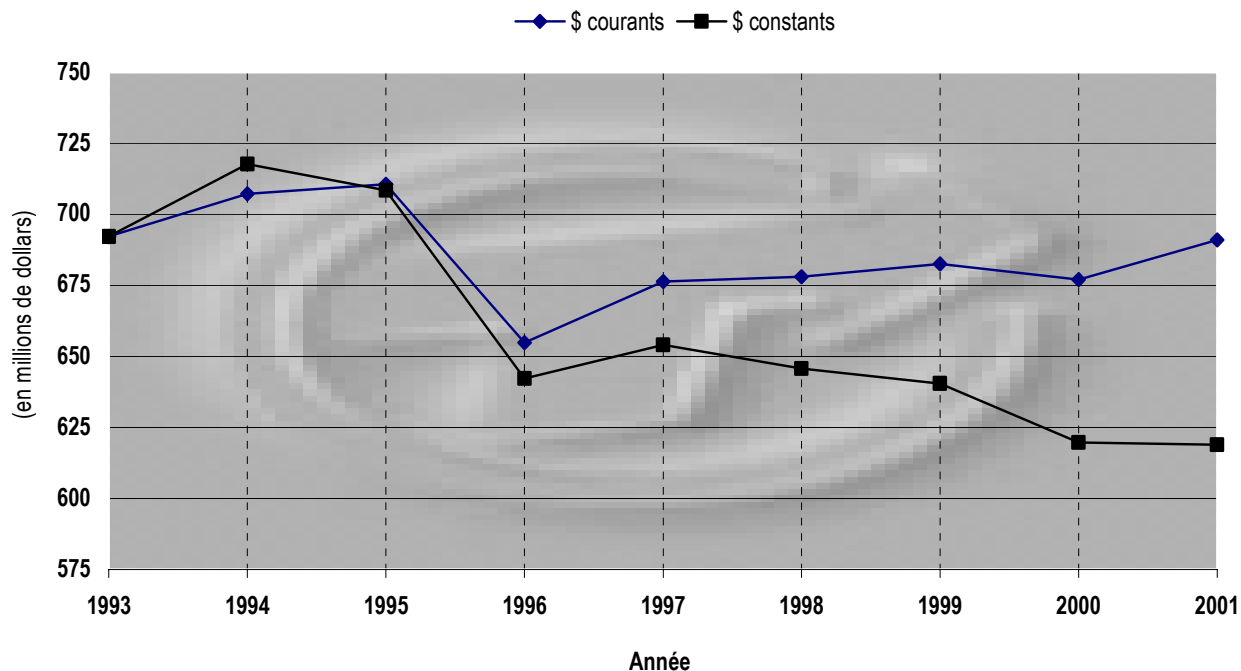
Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la région de Montréal. L'indice pour la période 1993 – 2001 est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2000 et 2001 sont des prévisions.

IPC – Montréal	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Prévision 2001
	1,000	0,986	1,003	1,020	1,034	1,050	1,066	1,092	1,117
Variation en %		-1,45 %	1,78 %	1,66 %	1,41 %	1,55 %	1,50 %	2,50 %	2,20 %

Source: Statistique Canada

Revenus totaux (excluant les revenus reportés)

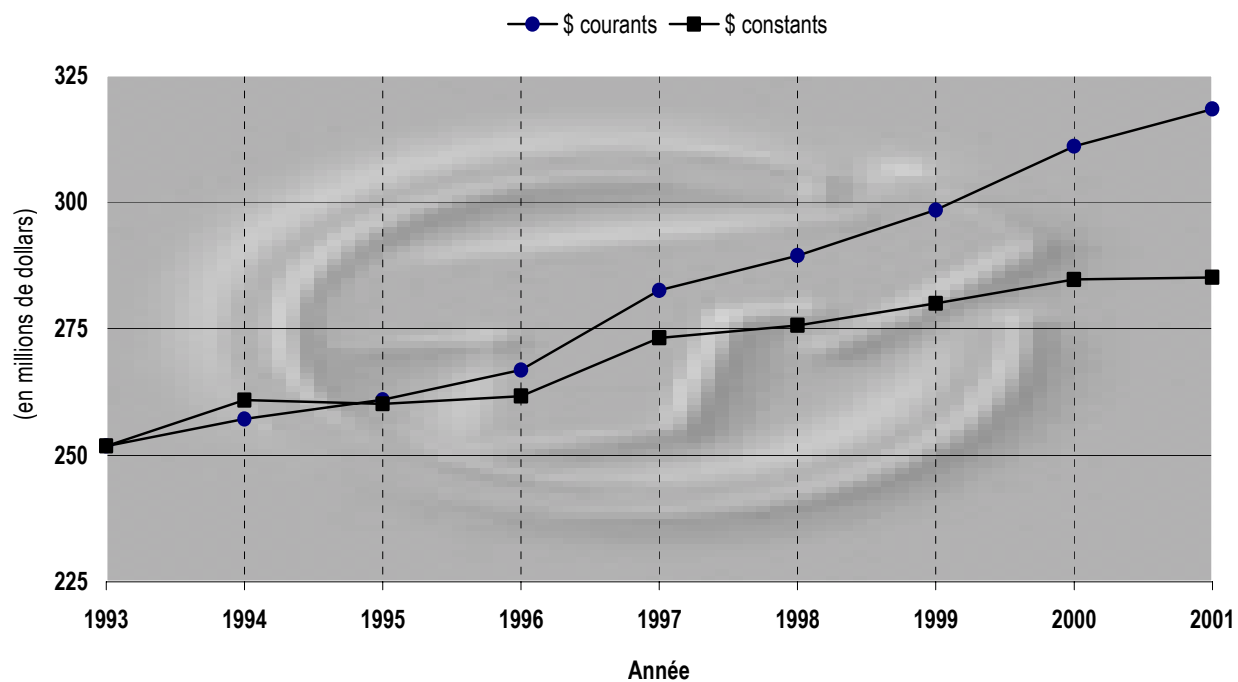
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
\$ courants	692,2	707,3	710,6	654,8	676,3	678,1	682,6	677,0	691,0	-0,2 %
\$ constants	692,2	717,7	708,4	642,2	654,0	645,7	640,4	619,7	618,9	-10,6 %



Note : Depuis 1996, la gestion des trains de banlieue ne relève plus de la STCUM. Le réel 1998 inclut l'excédent de 23 millions de dollars de la STCUM remis à la CUM à titre d'avance sur la contribution des municipalités de la CUM en 1999. Le réel 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.

Revenus d'exploitation — autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
\$ courants	251,8	257,1	260,9	266,8	282,5	289,4	298,4	311,0	318,3	26,4 %
\$ constants	251,8	260,9	260,1	261,6	273,2	275,6	280,0	284,7	285,1	13,2 %

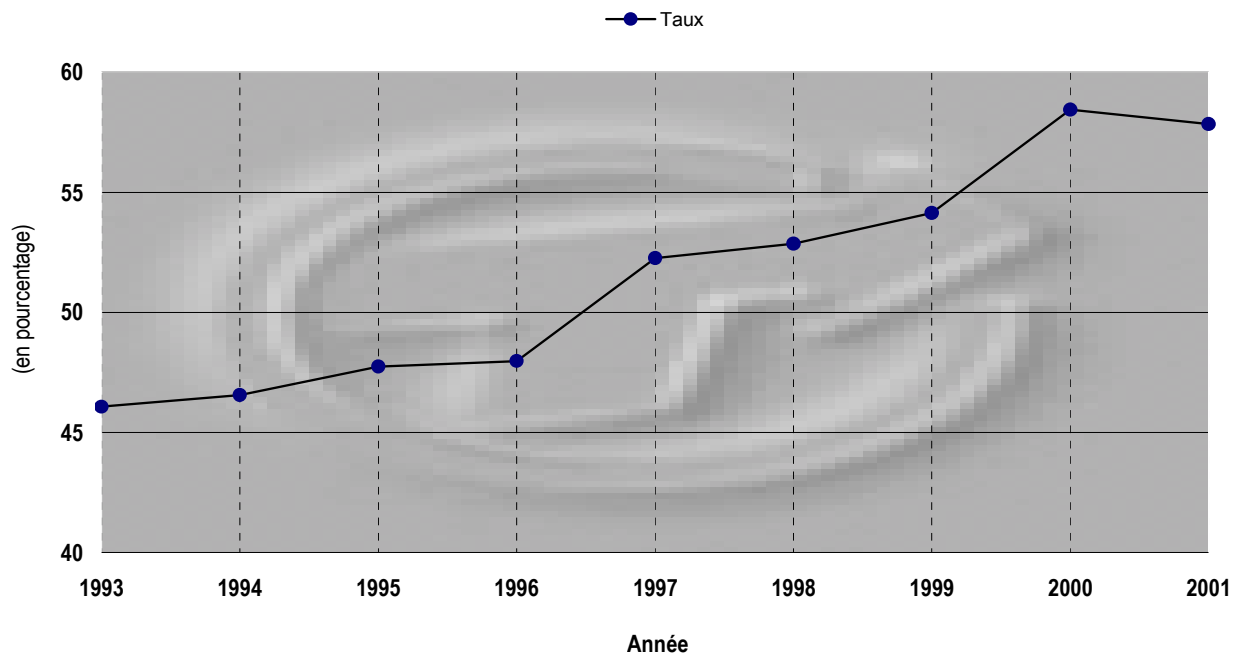


Note : Comprend les revenus-voyageurs (titres STCUM et recettes métropolitaines) et les autres revenus d'exploitation.

Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation — autobus et métro

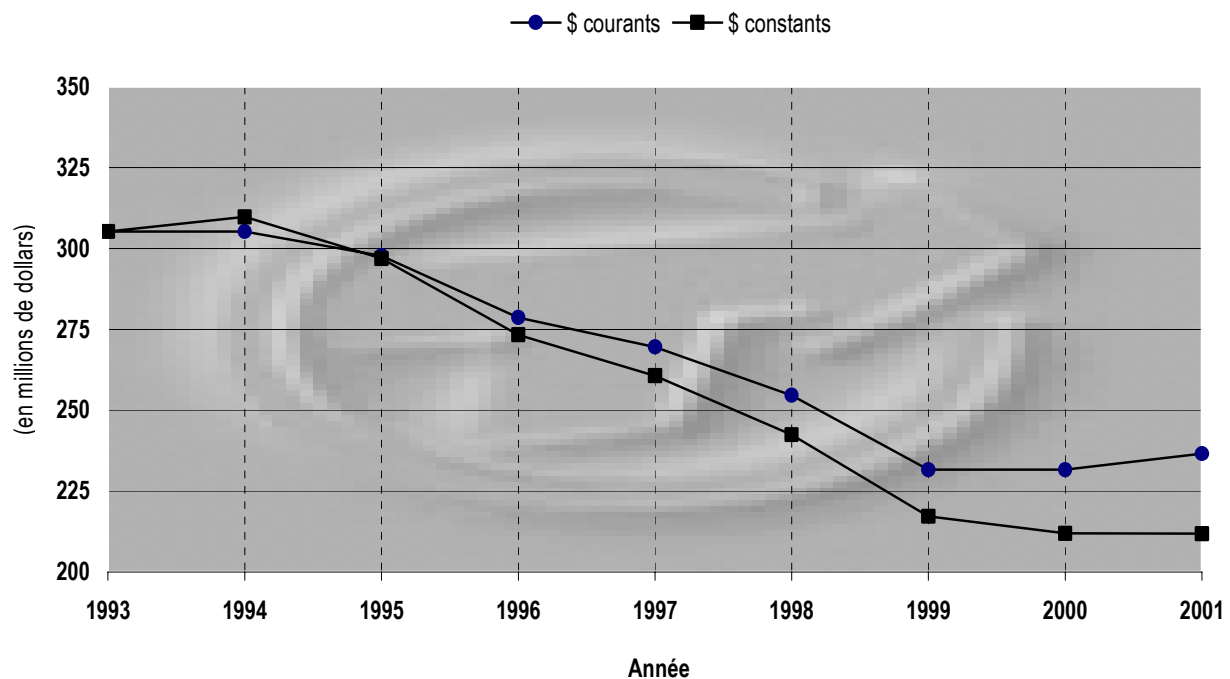
(en pourcentage)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
Taux	46,07	46,57	47,75	47,98	52,27	52,87	54,15	58,44	57,84	25,6 %

$$\text{Taux d'autofinancement} = \frac{\text{Revenus d'exploitation - autobus et métro}}{\text{Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro}} \times 100$$



Évolution de la contribution des municipalités de la CUM au budget de la STCUM depuis 1993

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
\$ courants	305,3	305,3	297,8	278,7	269,6	254,6	231,6	231,6	236,6	-22,5 %
\$ constants	305,3	309,7	296,9	273,3	260,7	242,5	217,3	212,0	211,9	-30,6 %

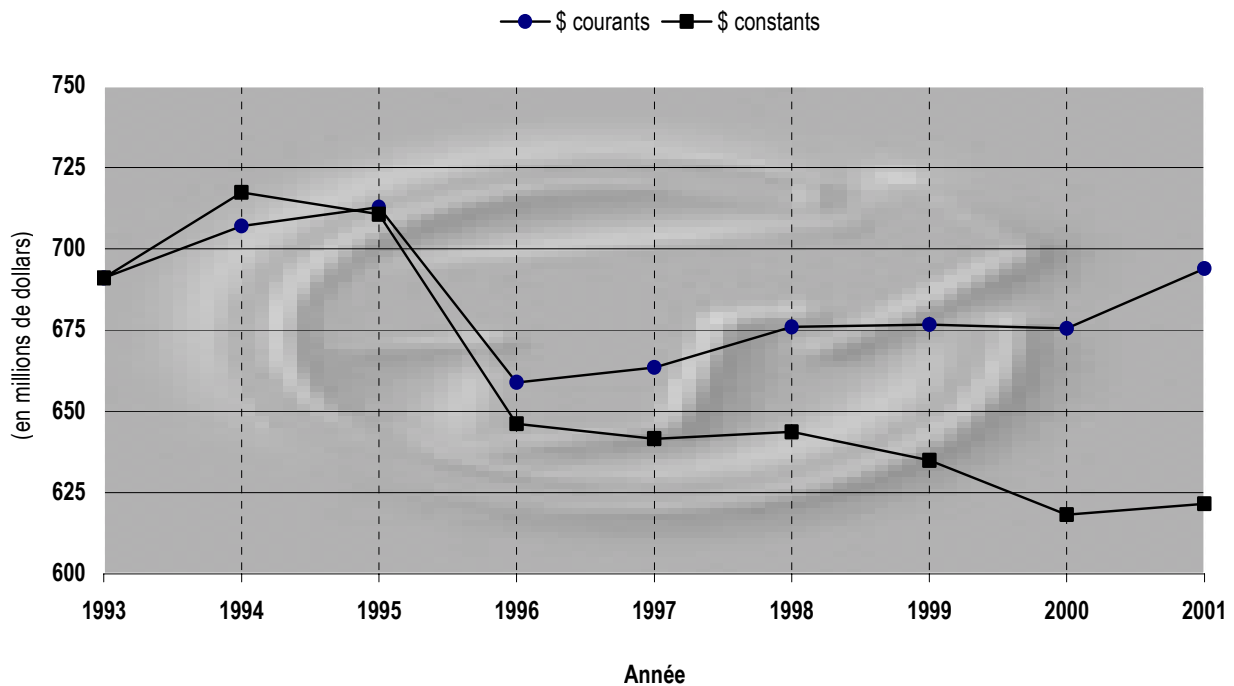


Note : Le réel 1998 inclut l'excédent de 23 millions de dollars de la STCUM remis à la CUM à titre d'avance sur la contribution des municipalités de la CUM en 1999. Le réel 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.



Dépenses totales

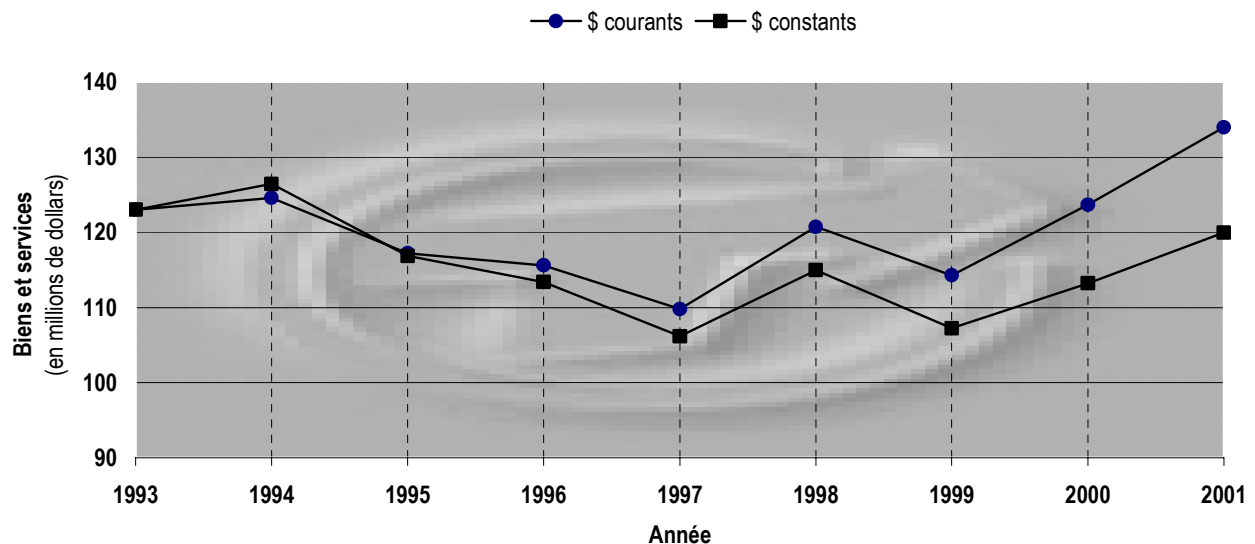
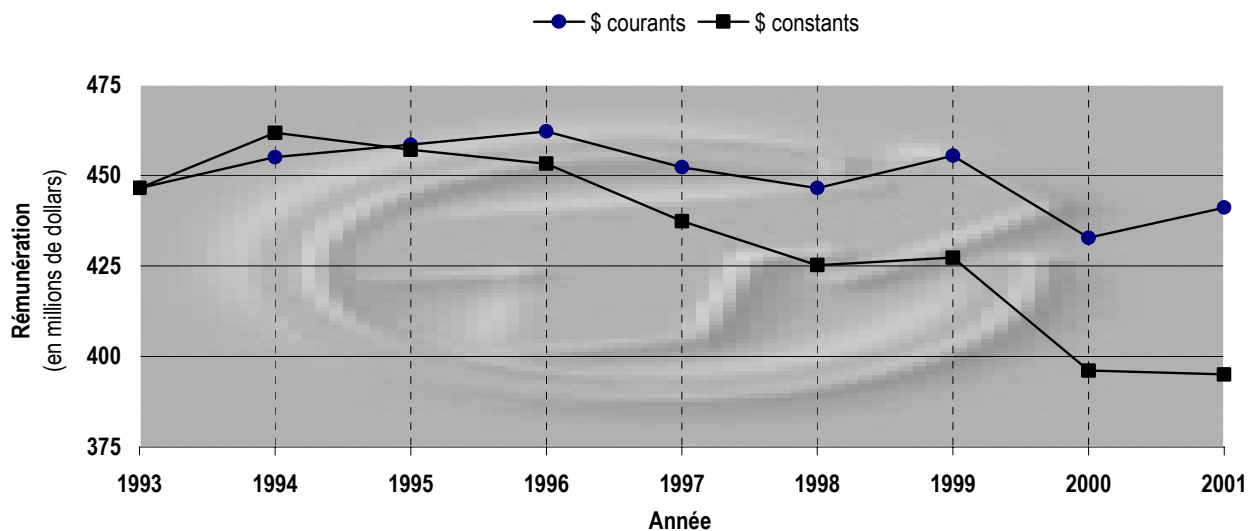
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
\$ courants	691,0	707,0	712,7	658,9	663,5	675,9	676,7	675,5	693,9	0,4 %
\$ constants	691,0	717,4	710,6	646,2	641,6	643,7	634,9	618,3	621,5	-10,1 %



Note : Depuis 1996, les dépenses liées aux trains de banlieue ne sont plus incluses dans les dépenses totales à l'exception du service de dette. Pour 2001, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

Dépenses totales de rémunération et de biens et services

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
Dépenses totales de rémunération										
\$ courants	446,5	455,0	458,4	462,1	452,2	446,5	455,4	432,7	441,1	-1,2 %
\$ constants	446,5	461,7	457,0	453,2	437,3	425,2	427,3	396,1	395,1	-11,5 %
Dépenses totales en biens et services										
\$ courants	123,0	124,6	117,2	115,6	109,8	120,7	114,3	123,7	134,0	8,9 %
\$ constants	123,0	126,4	116,8	113,4	106,2	114,9	107,2	113,2	120,0	-2,5 %

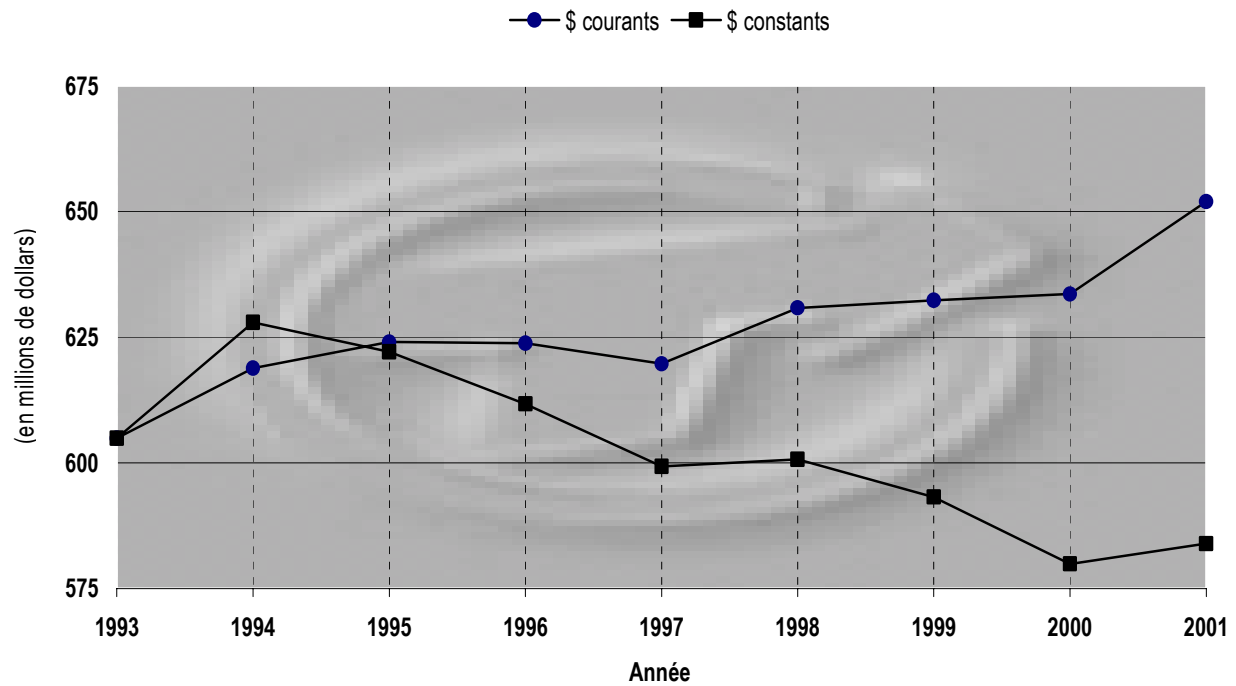


Note : Les dépenses en biens et services excluent les frais de financement, les affectations au fonds d'amortissement, les dépenses liées aux trains de banlieue et, depuis 1997, celles liées aux régimes de retraite de la STCUM.



Dépenses totales — autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
\$ courants	604,9	618,8	624,0	623,8	619,7	630,8	632,3	633,6	651,9	7,8 %
\$ constants	604,9	627,9	622,1	611,8	599,3	600,7	593,2	579,9	583,9	-3,5 %

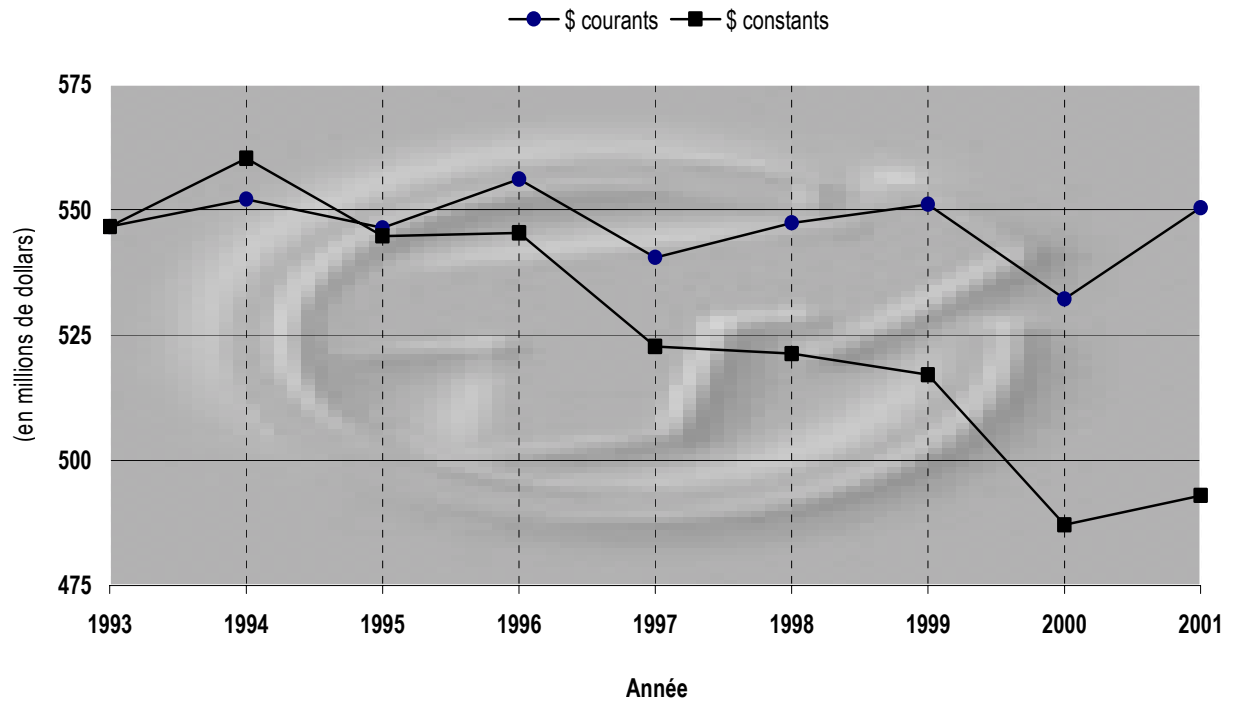


Note : Pour 2001, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.



Dépenses liées à l'exploitation — autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
\$ courants	546,6	552,1	546,4	556,1	540,5	547,4	551,1	532,2	550,4	0,7 %
\$ constants	546,6	560,2	544,7	545,4	522,7	521,3	517,1	487,1	493,0	-9,8 %

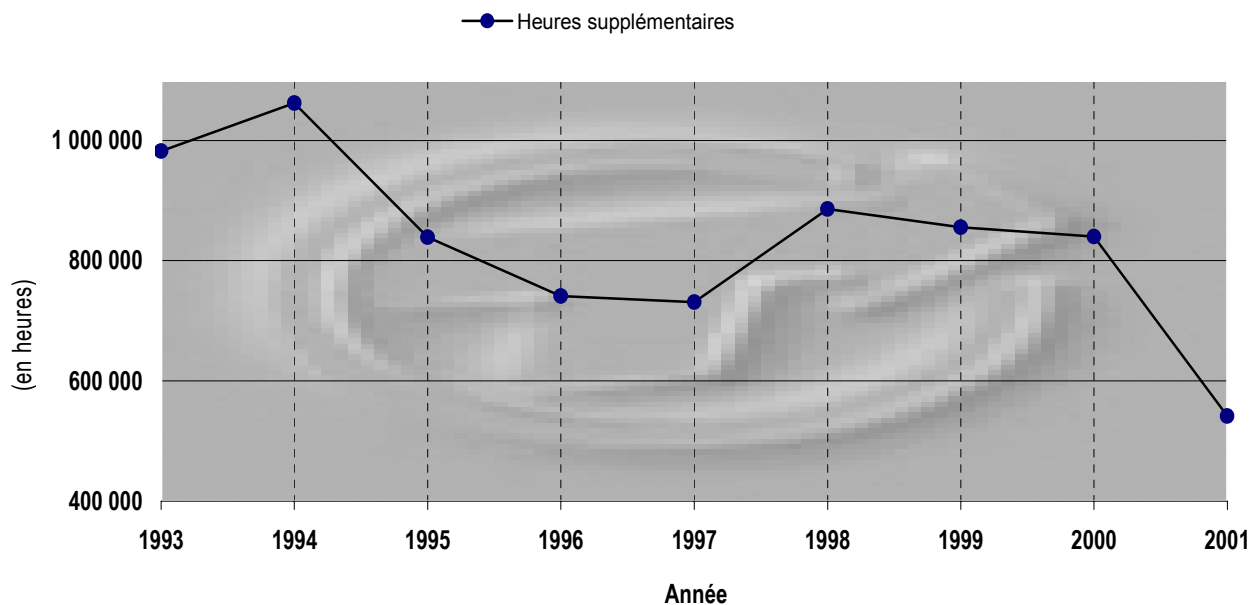
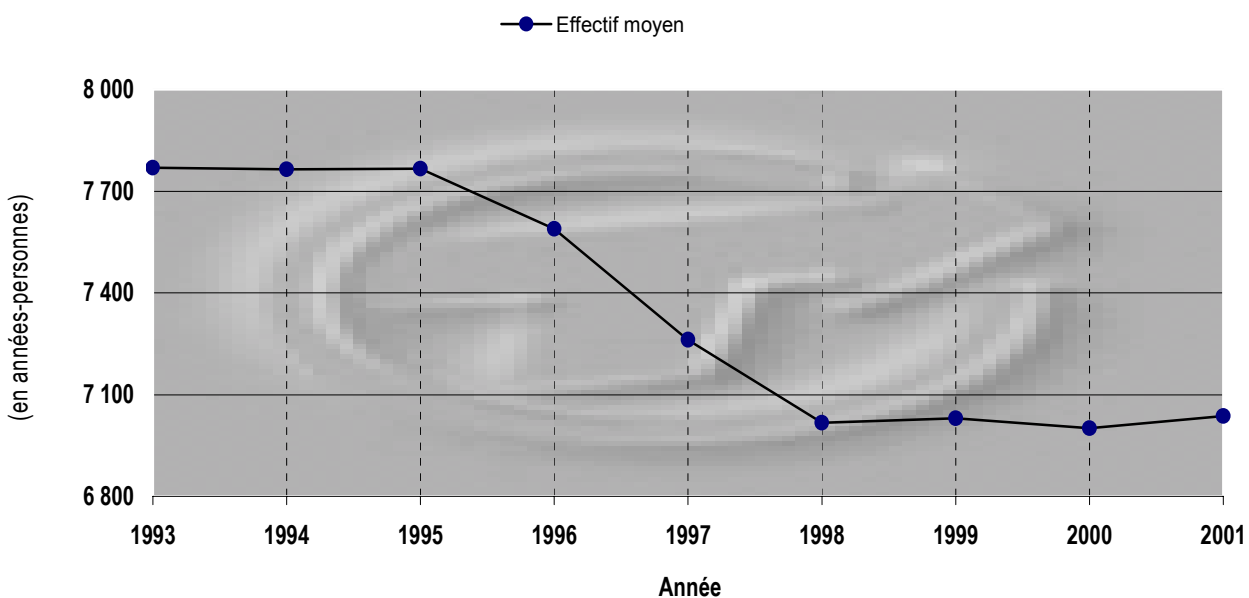


Note : Pour 2001, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.



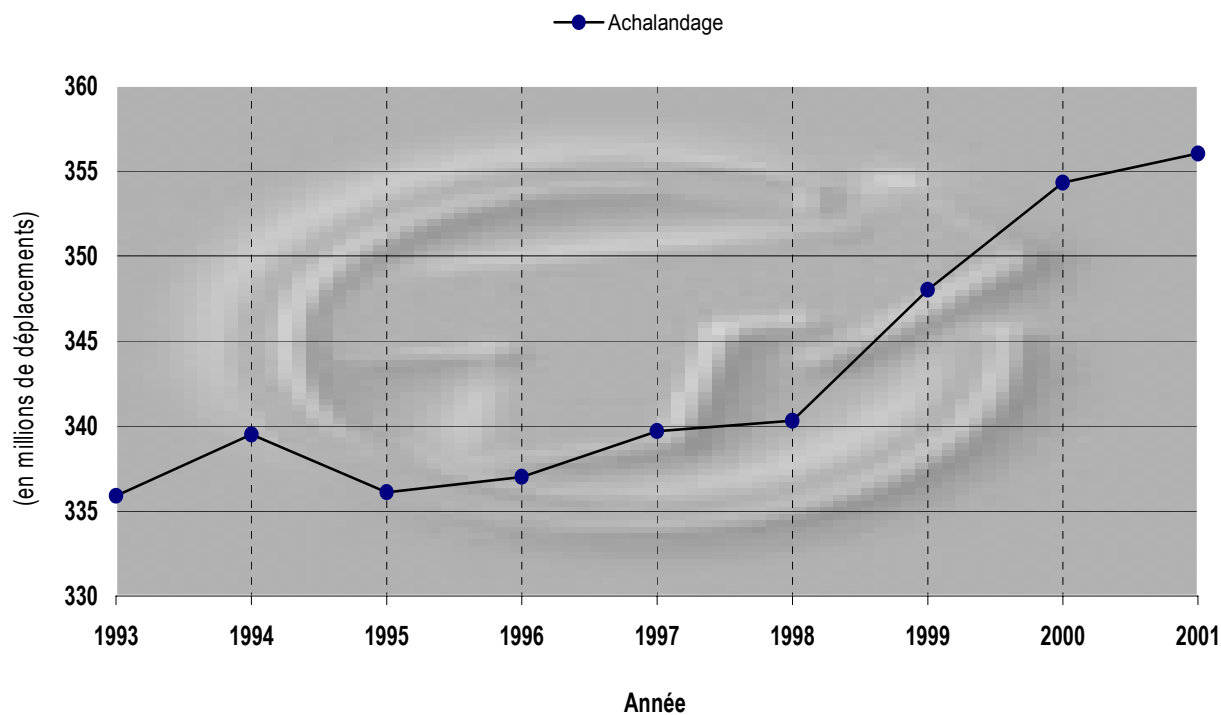
Effectif moyen et heures supplémentaires

(en nombre)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
Effectif moyen	7 769	7 765	7 767	7 589	7 262	7 017	7 031	7 001	7 037	-9,4 %
Heures supplémentaires	982 810	1 062 455	839 317	741 694	731 322	885 824	855 475	840 272	541 157	-44,9 %



Achalandage — autobus et métro

(en millions de déplacements)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
Achalandage	335,9	339,5	336,1	337,0	339,7	340,3	348,0	354,3	356,0	6,0 %



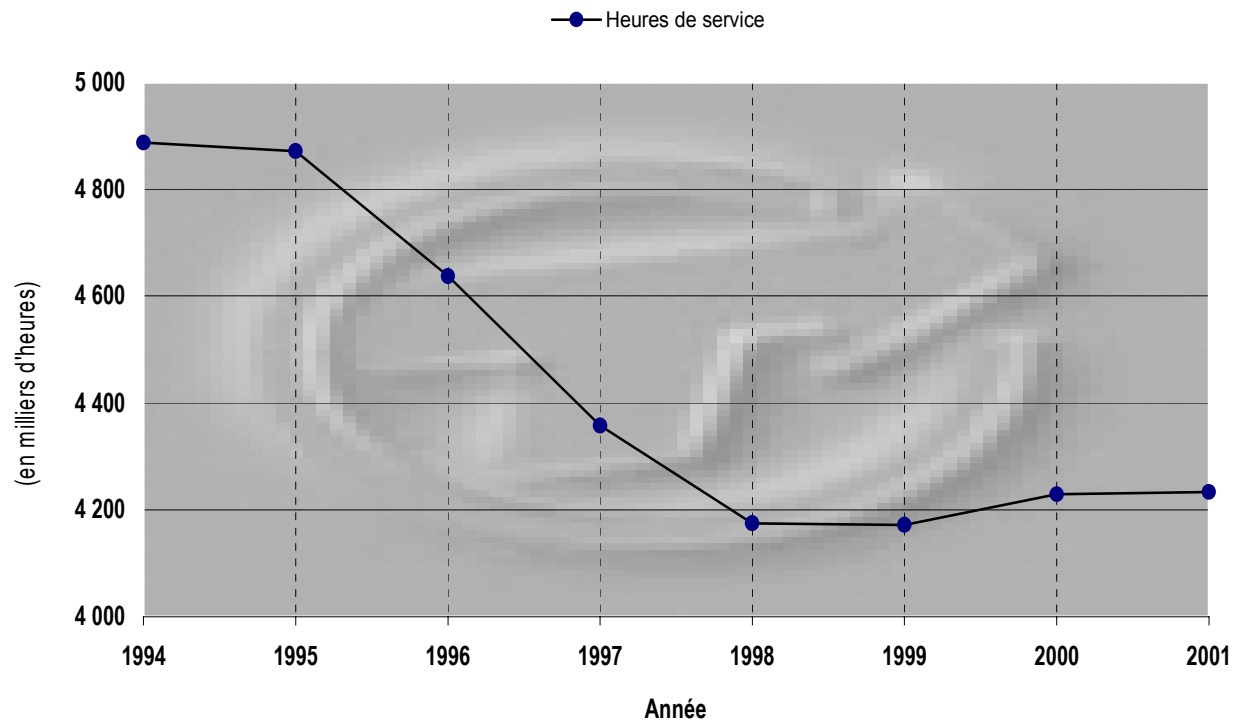
Note : Inclut les déplacements liés à la carte touristique et exclut ceux liés aux trains de banlieue.

Inclut, à partir de 1999, une modification au taux d'utilisation des cartes régionales. L'impact pour 1999 se traduit par une augmentation de 6 millions de déplacements.



Heures de service — autobus

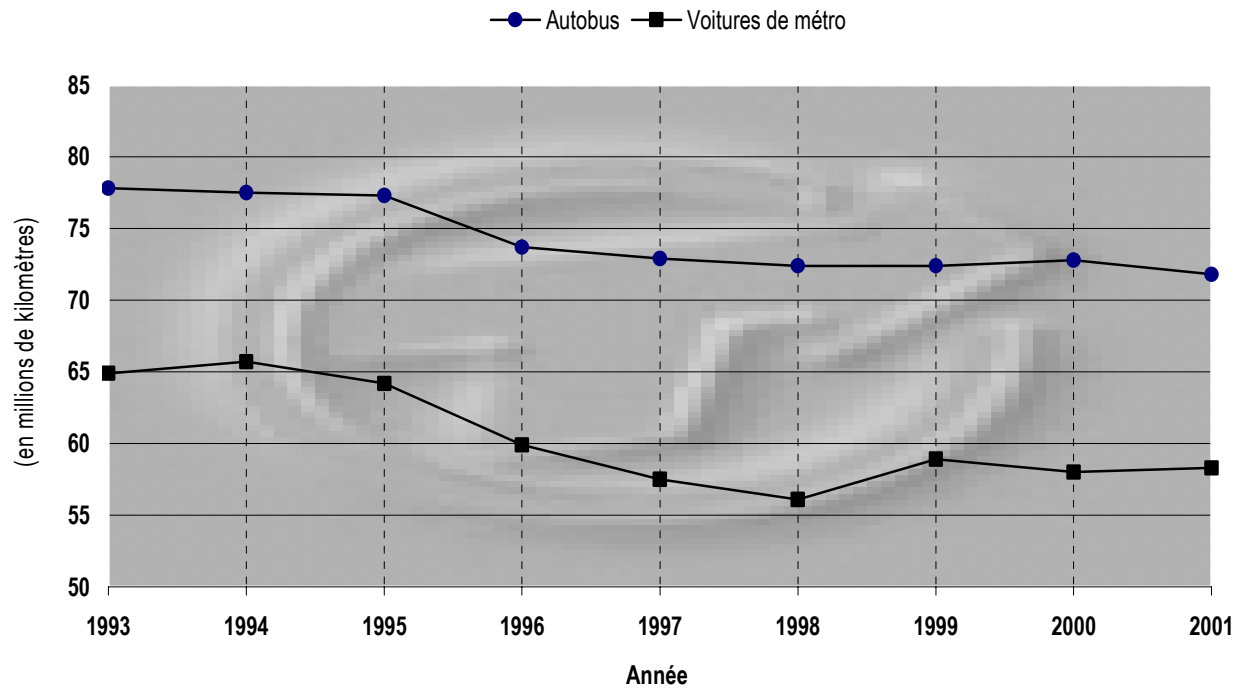
(en milliers)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1994 - 2000
Heures de service	n.d.	4 887,1	4 871,2	4 637,6	4 357,9	4 174,6	4 171,6	4 229,0	4 233,5	-13,4 %





Kilomètres parcourus — autobus et voitures de métro

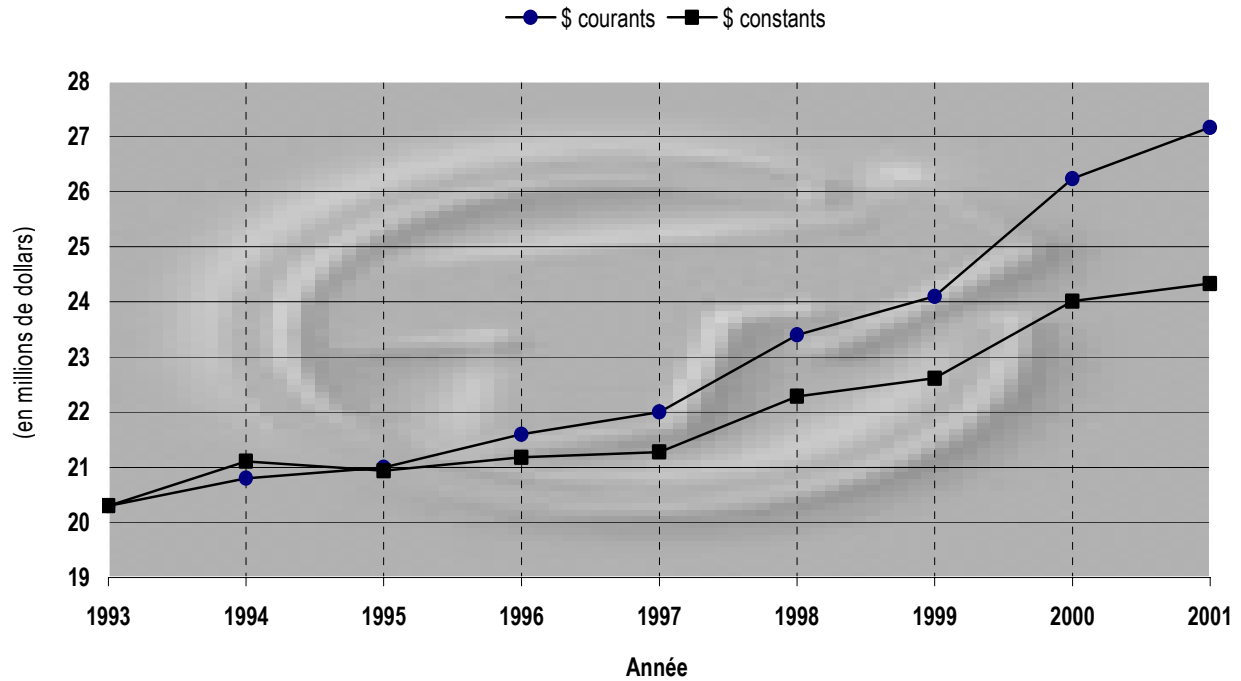
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
Autobus	77,8	77,5	77,3	73,7	72,9	72,4	72,4	72,8	71,8	-7,7 %
Voitures de métro	64,9	65,7	64,2	59,9	57,5	56,1	58,9	58,0	58,3	-10,2 %
Total	142,7	143,2	141,5	133,6	130,4	128,5	131,3	130,8	130,1	-8,8 %





Dépenses totales — transport adapté

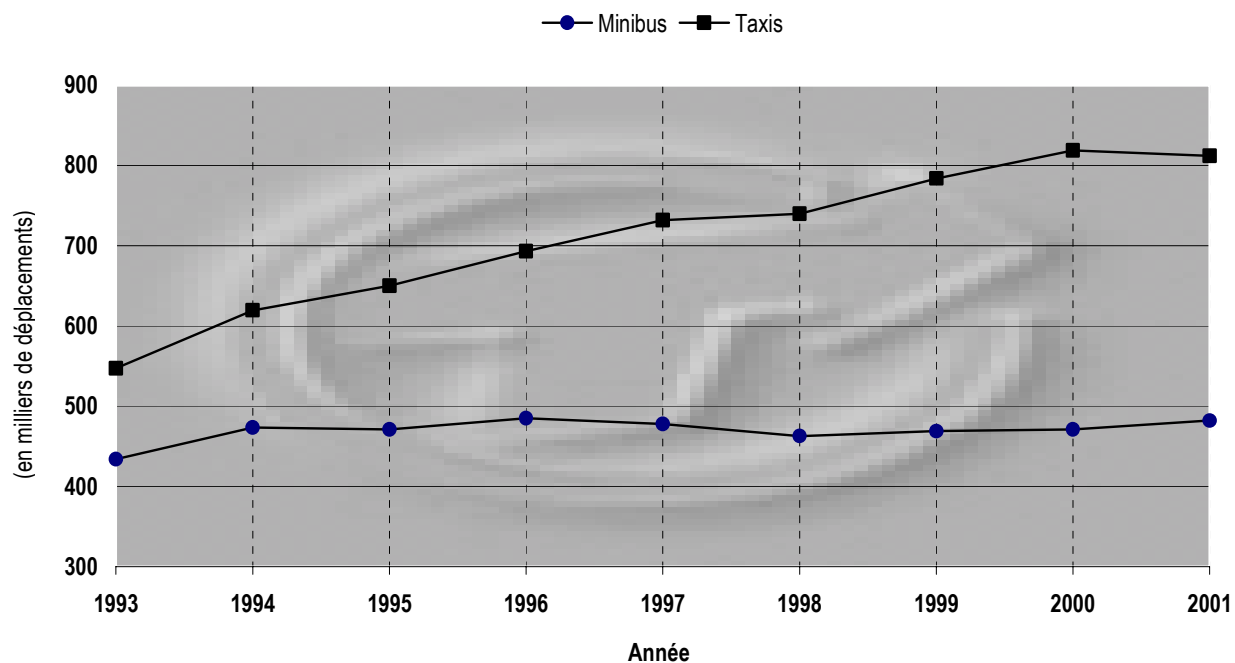
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
\$ courants	20,3	20,8	21,0	21,6	22,0	23,4	24,1	26,2	27,2	33,8 %
\$ constants	20,3	21,1	20,9	21,2	21,3	22,3	22,6	24,0	24,3	19,8 %





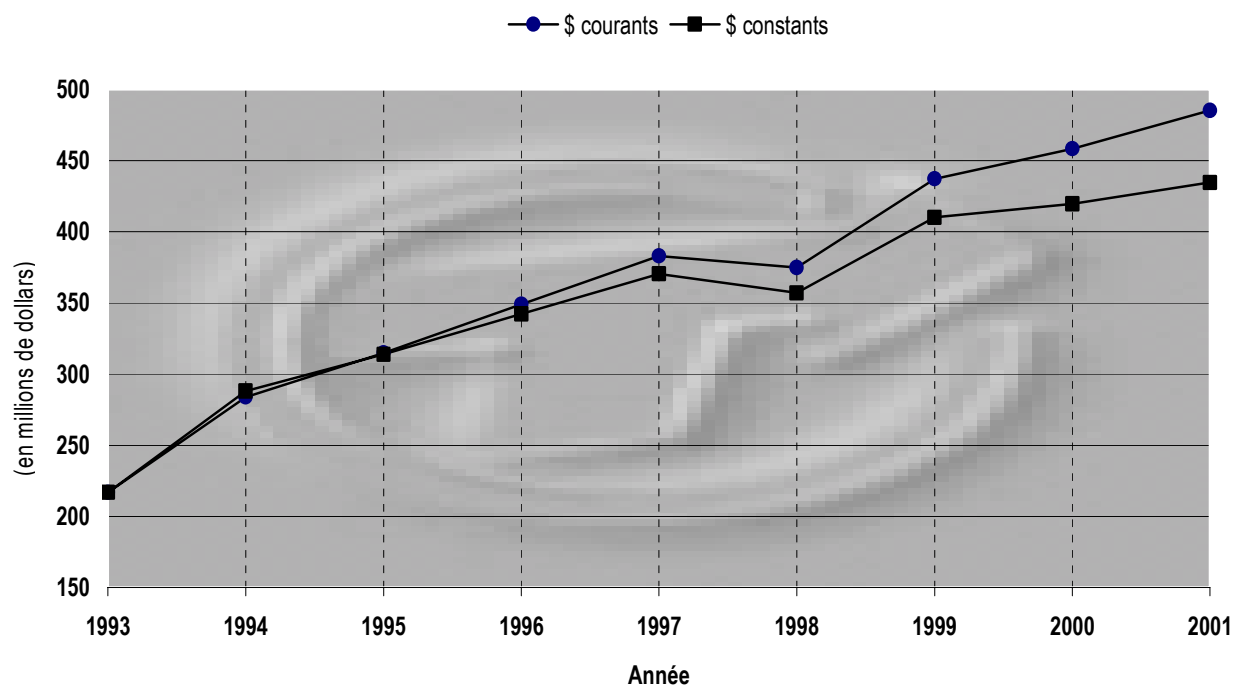
Déplacements en minibus et taxi — transport adapté

(en milliers)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
Minibus	434	474	471	485	478	463	469	471	482	11,1 %
Taxis	547	620	650	693	732	740	784	819	812	48,4 %
Total	981	1 093	1 121	1 178	1 210	1 203	1 253	1 290	1 294	31,9 %



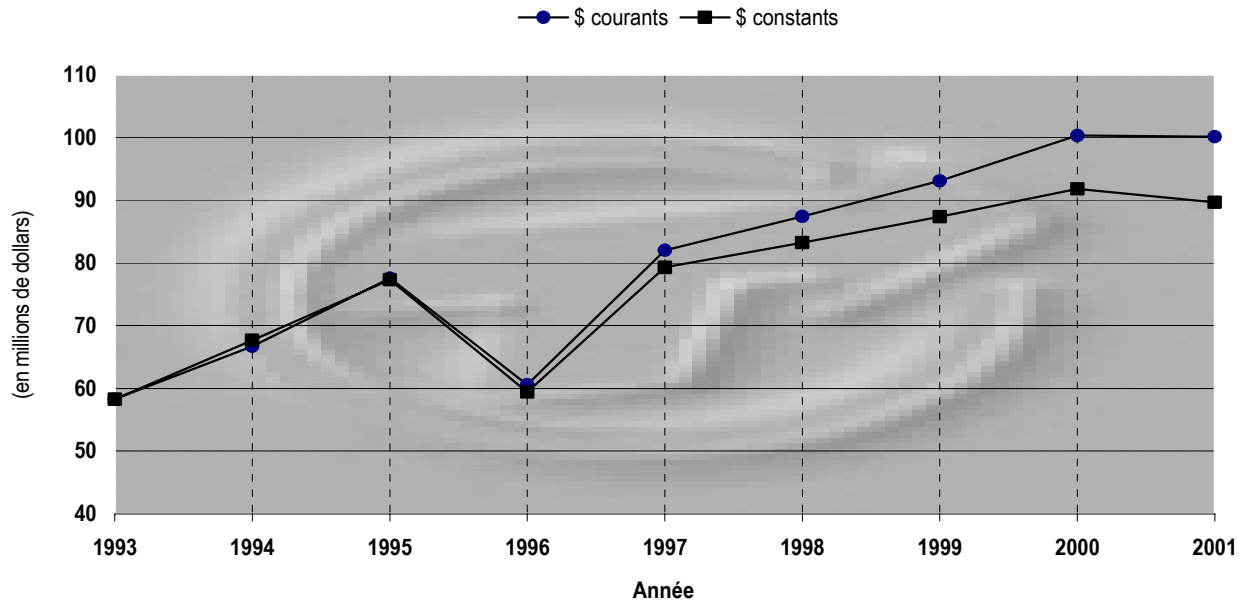
Dette de la STCUM (excluant les trains de banlieue)

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
\$ courants	217,0	284,0	314,9	349,1	383,1	374,9	437,2	458,3	485,2	123,6 %
\$ constants	217,0	288,1	313,9	342,4	370,5	357,0	410,2	419,5	434,6	100,3 %



Dépenses brutes liées aux investissements — autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
Service de la dette	34,7	43,8	55,9	50,0	65,4	73,3	75,0	84,4	82,9	
Affectations	4,4	7,2	12,6	-0,7	3,3	3,1	2,0	—	—	
PEPM	19,2	15,7	9,1	11,3	9,1	8,6	9,2	11,0	12,0	
Projets spéciaux					4,2	2,4	6,9	4,9	5,2	
Total (\$ courants)	58,3	66,7	77,6	60,6	82,0	87,4	93,1	100,3	100,1	71,7 %
Total (\$ constants)	58,3	67,7	77,3	59,4	79,3	83,2	87,3	91,8	89,7	53,8 %



Note : Le service de la dette STCUM exclut la portion associée aux trains de banlieue remboursée par l'AMT.



TITRES DE TRANSPORT

Titres de transport — tarifs ordinaires et réduits

Vente de titres

Grille tarifaire — Villes nord-américaines 2000

**Titres de transport — tarifs ordinaires et réduits**

<i>(en dollars)</i>	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
CAM MENSUELLE										
Tarif ordinaire										
\$ courants	43,00	43,00	43,50	44,50	45,00	45,00	46,00	47,00	48,50	12,8 %
\$ constants	43,00	43,63	43,37	43,64	43,52	42,85	43,16	43,02	43,44	1,0 %
Tarif réduit										
\$ courants	17,50	17,50	18,00	18,50	19,00	19,00	19,50	20,00	22,50	28,6 %
\$ constants	17,50	17,76	17,95	18,14	18,37	18,09	18,30	18,31	20,15	15,2 %
CAM HEBDO										
Tarif ordinaire										
\$ courants						12,00	12,25	12,50	13,50	
\$ constants						11,43	11,49	11,44	12,09	
Tarif réduit										
\$ courants						6,00	6,25	6,50	6,75	
\$ constants						5,71	5,86	5,95	6,05	
TICKETS										
Tarif ordinaire										
\$ courants	1,17	1,17	1,25	1,29	1,33	1,33	1,38	1,38	1,42	21,4 %
\$ constants	1,17	1,19	1,25	1,27	1,29	1,27	1,29	1,26	1,27	8,7 %
Tarif réduit										
\$ courants	0,54	0,54	0,58	0,63	0,67	0,67	0,71	0,71	0,71	31,5 %
\$ constants	0,54	0,55	0,58	0,61	0,65	0,64	0,67	0,65	0,64	17,8 %
ESPÈCES										
Tarif ordinaire										
\$ courants	1,75	1,75	1,75	1,85	1,85	1,85	1,90	2,00	2,00	14,3 %
\$ constants	1,75	1,78	1,74	1,81	1,79	1,76	1,78	1,83	1,79	2,4 %
Tarif réduit										
\$ courants	0,90	0,90	0,90	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	11,1 %
\$ constants	0,90	0,91	0,90	0,98	0,97	0,95	0,94	0,92	0,90	-0,5 %
CARTE TOURISTIQUE										
1 jour										
\$ courants	3,00*	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	7,00**	7,00	
\$ constants	3,00	5,07	4,98	4,90	4,84	4,76	4,69	6,41	6,27	
3 jours										
\$ courants		12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	14,00**	14,00	
\$ constants		12,18	11,96	11,77	11,60	11,43	11,26	12,81	12,54	

* Carte congrès

** Une hausse de tarif le 1^{er} mai 2000 a porté le prix de 5 \$ à 7 \$ et de 12 \$ à 14 \$ respectivement pour les cartes 1 jour et 3 jours.

**Vente de titres**

(en millions de titres)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Prévision 2000	Budget 2001	Variation % 1993 - 2001
CAM MENSUELLE										
Tarif ordinaire	2,40	2,47	2,52	2,56	2,71	2,71	2,35	2,27	2,23	-7,1 %
Tarif réduit	1,10	1,05	1,05	1,04	1,11	1,12	1,09	1,09	1,09	-0,9 %
Total	3,50	3,62	3,57	3,60	3,82	3,83	3,44	3,36	3,32	-5,1 %
CAM HEBDO										
Tarif ordinaire						0,30	2,05	2,76	2,82	
Tarif réduit						0,02	0,12	0,17	0,17	
Total						0,32	2,17	2,93	2,99	
TICKETS										
Tarif ordinaire	54,6	58,8	54,0	48,0	40,8	42,0	37,8	37,1	37,7	-31,0 %
Tarif réduit	19,2	19,2	19,2	16,2	13,8	13,5	14,2	13,0	12,1	-37,0 %
Total	73,8	78,0	73,2	64,2	54,6	55,5	52,0	50,1	49,8	-32,5 %
ESPÈCES										
Tarif ordinaire	21,8	20,6	20,3	21,0	24,5	23,2	23,0	23,5	23,9	9,6 %
Tarif réduit	3,0	2,8	2,5	2,6	2,9	2,7	3,0	3,2	3,7	23,3 %
Total	24,8	23,4	22,8	23,6	27,4	25,9	26,0	26,7	27,6	11,3 %
CARTE TOURISTIQUE (en milliers de titres)										
1 jour				64,4	78,1	63,7	82,2	55,8	30,8	-52,2 %
3 jours				25,4	32,8	30,4	30,2	27,1	23,8	-6,3 %
Total				89,8	110,9	94,1	112,4	82,9	54,6	-39,2 %



Grille tarifaire — Villes nord-américaines

Tarifs ordinaires 2000

(en dollars canadiens)

	Espèces	Tickets	Carte mensuelle
Montréal	2,00 \$	1,38 \$	47,00 \$
Rive-Sud de Montréal	2,60 \$	1,89 \$	56,25 \$
Laval	2,55 \$	2,25 \$	56,00 \$
Québec	2,25 \$	1,75 \$	54,00 \$
Ottawa	2,60 \$	2,00 \$	57,00 \$
Toronto	2,00 \$	1,70 \$	88,50 \$
Winnipeg	1,60 \$	1,55 \$	59,70 \$
Calgary	1,60 \$	1,55 \$	50,00 \$
Edmonton	1,65 \$	1,65 \$	54,00 \$
Vancouver	1,75 \$	1,60 \$	63,00 \$
Boston	2,60 \$	1,30 \$	73,30 \$
New York	2,29 \$	2,08 \$	96,21 \$
Chicago	2,29 \$	2,29 \$	114,53 \$
Atlanta	2,29 \$	2,29 \$	68,72 \$
Philadelphie	2,44 \$	1,76 \$	97,73 \$
Los Angeles	2,21 \$	1,45 \$	68,72 \$

Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 31 octobre 2000 (1,00 \$ US = 1,5271 \$ CAN)

Note : Au moment de la publication du livre du budget 2001, les données 2001 des autres villes n'étaient pas disponibles.



ANNEXE

Définition des types de revenus

Définition des types de dépenses

Définition des activités

Division de la planification financière

Définition des types de revenus

Autres revenus d'exploitation

Ensemble des autres revenus autonomes dont les revenus de publicité et les revenus de location immobilière ou de services.

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – aide métropolitaine autobus

Compensation, de 0,50 \$ par passager, versée par l'AMT pour les coûts encourus par la STCUM pour le service autobus sur le réseau métropolitain.

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – aide métropolitaine métro

Compensation, de 0,20 \$ par passager, versée par l'AMT pour les coûts d'exploitation du métro.

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – équipements métropolitains

Compensation versée par l'AMT pour les coûts nets de gestion, d'entretien et d'exploitation des équipements métropolitains, entre autres les terminus Henri-Bourassa, Radisson, Angrignon et Côte-Vertu et les voies réservées Pie-IX, Parc, René-Lévesque, Côte-des-Neiges, Newman, Sherbrooke-Est et Henri-Bourassa.

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – financement de la dette des trains de banlieue

Remboursement par l'AMT du coût de financement de la dette des trains de banlieue assumée par la STCUM.

Contribution de la STRSM – ligne 4

Montant versé par la STRSM représentant sa contribution aux coûts d'exploitation et d'immobilisations de la ligne 4 du métro.

Contribution des municipalités de la CUM

Somme provenant de la CUM correspondant à la contribution des municipalités de son territoire au transport en commun.

Crédits reportés

Somme provenant de l'exercice précédent, soit de la réserve pour dépenses imprévues non utilisée ou d'un surplus des revenus sur les dépenses.

Revenus-voyageurs — recettes métropolitaines

Part des recettes provenant des ventes de cartes métropolitaines (TRAM) remise par l'AMT. En 2001, les titres métropolitains utilisés par les organismes de transport comme titres locaux sont retirés du partage pour être remis à 100 % à l'organisme concerné. Les recettes à répartir sont ensuite calculées avec le solde des titres en utilisant leur tarif régulier, afin de compenser les rabais tarifaires consentis aux acheteurs de titres aux tarifs intermédiaire et réduit. La méthode de partage sera basée sur l'utilisation du service, mais elle n'est pas encore déterminée de façon définitive. Enfin, il est à noter que les frais de sondage, d'impression et de distribution de titres seront désormais répartis entre les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) au prorata des revenus partagés.

En 1999 et en 2000, la part des recettes était calculée sur la base d'un taux par passager-kilomètre et par palier : 0,115 \$ pour les 12 premiers kilomètres et 0,045 \$ pour chaque kilomètre excédentaire.

Revenus-voyageurs — titres STCUM

Revenus perçus de la clientèle de la STCUM à bord des autobus et dans les stations de métro ainsi que la portion des revenus associés aux ventes de titres de trains établie selon les passagers-kilomètres réalisés sur le réseau de la STCUM.

Revenus-voyageurs — transport adapté

Revenus perçus de la clientèle qui utilise les services de transport adapté.

Subvention du gouvernement au transport adapté

Montant accordé par le gouvernement du Québec représentant 75 % des coûts admissibles d'exploitation et d'immobilisations du transport adapté.

Subventions du gouvernement liées aux investissements

Contribution aux projets d'investissement financés par emprunt, calculée selon les paramètres du Programme d'aide et selon les dépenses jugées admissibles par le ministère des Transports du Québec.

Définition des types de dépenses

Amortissement des passifs salariaux

Issu d'un changement de pratique comptable en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2000, il correspond aux salaires et avantages sociaux, telles les vacances et les banques de maladie accumulées, courus au 31 décembre 1999 et imputés à la dépense sur une période coïncidant avec les années de service à venir des employés visés. Cette période ne peut excéder vingt ans.

Avantages sociaux conventionnés

Contributions de l'employeur aux différents programmes d'avantages sociaux offerts aux employés de la STCUM, soit les différents régimes d'assurances couvrant les soins dentaires, les frais médicaux et le remplacement du salaire en cas de maladie ainsi que les versements de la banque de maladie et des congés personnels et les coûts inhérents aux changements de régime de retraite.

Cotisations aux régimes publics

Contributions de l'employeur aux divers régimes gouvernementaux tels l'assurance-emploi, l'assurance-maladie du Québec, le régime des rentes du Québec et la Commission des normes du travail.

Coût de la CSST

Cotisation annuelle payée à la Commission de la santé et de la sécurité du travail ainsi que les ajustements de cotisation des années antérieures. Comprend également les remboursements des salaires nets payés aux employés qui sont en accident de travail et les rentes d'incapacité (sommes payées aux employés qui étaient bénéficiaires de prestations de la CSST en 1978). Au niveau des unités administratives, le *Coût CSST salaire payé à l'employé* est le salaire net payé à l'employé qui est en accident de travail.

Dépenses diverses

Coût pour l'impression des titres de transport, les communications, les commissions sur la vente des titres, la publicité, la formation et autres.

Dépenses imprévues

Correspond à une provision obligatoire en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal de 1 % des dépenses nettes (dépenses totales moins les subventions). Elle permet, entre autres, de couvrir d'éventuelles réclamations, les mauvaises créances et les règlements de griefs.

Dépenses majeures

Dépenses en immobilisations dont la durée de vie est inférieure à 10 ans et dont le coût se situe entre 10 000 \$ et 50 000 \$. Comprend également les dépenses pour les pneus d'autobus, de métro et divers véhicules.

Énergie, taxes et permis

Énergie motrice, énergie utilitaire, coûts d'immatriculations, taxes municipales et assurance responsabilité.

Financement des opérations

Frais d'intérêt sur les emprunts de banque et frais bancaires.

Heures supplémentaires

Salaire payé (taux régulier et prime) pour le temps travaillé au-delà du nombre d'heures normales à effectuer.

Location

Coûts relatifs à la location de véhicules, d'équipements, de locaux et de conduits souterrains.

Matériel et fournitures

Coût du matériel servant à la réparation et à l'entretien des véhicules et des bâtiments, aux achats de petits outillages, d'équipements et de matériel et fournitures de bureau.

Primes diverses et autres paiements

Différentes primes payées par l'employeur (nuit, soir, dimanche, jour férié travaillé, amplitude, etc.).

Programme d'entretien périodique majeur (PEPM)

Comprend le coût des projets financés à même le budget d'exploitation, qui ont essentiellement trait aux réparations majeures permettant de maintenir en bon état de fonctionnement des équipements et des installations ayant atteint la moitié de leur vie utile.

Projets spéciaux

Comprend les dépenses non immobilisables reliées aux projets d'investissement.

Rémunération de base

Salaire de base payé à l'ensemble des employés. Comprend les dépenses liées à certaines charges pour les heures non travaillées, telles que les vacances, les jours fériés chômés et travaillés et les congés de maladie.

Service de la dette

Comprend le coût, en capital et intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement majeur.

Services professionnels

Honoraires versés pour des mandats confiés à des bureaux d'études externes pour leur expertise particulière dans les domaines suivants : administratif, juridique, informatique, scientifique, de la santé, du génie, des ressources humaines, de la publicité et de l'information.

Services techniques et autres services

Coût des services confiés à des firmes externes pour l'exécution de certains contrats de réparation. Comprend également le coût des contrats de taxi pour le transport régulier et adapté, les coûts de l'impartition de la centrale informatique, les coûts du contrat de transport d'argent et les coûts du contrat de gardiennage des propriétés de la Société.

Virement au fonds de roulement

Correspond au remboursement par le fonds d'exploitation des dépenses en immobilisations financées par le fonds de roulement. Le terme du remboursement s'échelonne sur une période maximale de cinq ans.

Définition des activités

Les activités de la Société sont regroupées dans six secteurs différents. Dans le but d'en faciliter la compréhension, voici les éléments qui la composent :

Service

Planification et développement du réseau
Logistique du transport – autobus
Livraison du service – autobus
Livraison du service – métro
Livraison du service – transport adapté
Ingénierie et services techniques
Service à la clientèle
Surveillance du réseau
Vente et perception

Véhicules

Entretien – autobus
Entretien – métro
Entretien – transport adapté
Ingénierie et services techniques
Acquisition de minibus
Programme d'entretien périodique majeur

Patrimoine immobilier et infrastructures

Gestion et entretien du patrimoine immobilier
Entretien des infrastructures du métro
Ingénierie et services techniques
Programme d'entretien périodique majeur

Gestion des ressources

Direction
Gestion des ressources financières
Contrôle
Technologies de l'information
Gestion des ressources humaines
Approvisionnement
Ingénierie et services techniques

Fonctions corporatives

Vérification générale
Secrétariat et affaires juridiques
Affaires corporatives

Autres dépenses

Dépenses liées aux investissements
Projets spéciaux
Service de la dette – autobus et métro
Service de la dette – trains de banlieue
Autres dépenses corporatives
Dépenses imprévues

Acquisition de minibus

Comprend le coût d'achat des minibus, lesquels sont payés au comptant.

Affaires corporatives

Comprend l'élaboration et le suivi des grandes orientations de l'entreprise, la gestion des communications internes et externes et son image publique, la promotion du transport en commun, la gestion du programme d'aide aux employés et la gestion des revenus autonomes et partenariat d'affaires.

Approvisionnement

Comprend la gestion et l'exécution des commandes de biens et d'une grande partie des services, la disposition des biens excédentaires et désuets pour l'entreprise, la réception des marchandises commandées, leur entreposage dans les divers magasins et la préparation des lots de marchandises réquisitionnées.

Comprend également le contrôle des stocks, le transport de matériel, d'équipement lourd, de vêtements et de papeterie entre les magasins et les différents centres opérationnels de la Société.

Autres dépenses corporatives

Comprend les dépenses suivantes : les cotisations de l'employeur à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et à la Commission des normes du travail (CNT), les droits sur la masse salariale des électriciens en bâtiment, les rentes d'incapacité (somme payée aux employés qui étaient sur la CSST en 1978), l'amortissement des salaires et avantages sociaux courus au 31 décembre 1999, les coûts inhérents aux changements de régime de retraite et les frais de financement des opérations.

Contrôle

Comprend la révision des orientations en matière de contrôle et la mise en place de mécanismes afin de s'assurer que les activités sont gérées selon les normes de saine gestion des fonds publics et conformément aux lois, règlements et politiques.

Dépenses imprévues

Correspond à une provision obligatoire en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal de 1 % des dépenses nettes (dépenses totales moins les subventions). Elle permet, entre autres, de couvrir d'éventuelles réclamations, les mauvaises créances et les règlements de griefs.

Direction

Comprend les dépenses de fonctionnement du directeur général, des chefs d'exploitation, des directeurs exécutifs et du conseil d'administration.

Entretien des infrastructures du métro

Comprend les services d'entretien et de dépannage visant à maintenir la fiabilité, l'intégrité, l'état fonctionnel et sécuritaire de ses infrastructures concernant les systèmes et équipements suivants :

- systèmes de détection et combat d'incendie;
- escaliers mécaniques et ascenseurs;
- système de ventilation;
- système de pompage;
- système de signalisation des trains;
- systèmes de radio, téléphone et sonorisation;
- système de télétransmission;
- équipements de perception;
- équipements de voie et infrastructure du tunnel;
- systèmes de surveillance et détection de vol;
- distribution électrique et éclairage des stations et du tunnel;
- système d'alimentation de la traction des trains.

Entretien des véhicules – autobus

Comprend l'**entretien de la carrosserie** dont les travaux d'entretien préventif et curatif effectués dans les ateliers de tôlerie, de soudure, de rembourrage, de composantes de carrosserie, de peinture et d'outillage; l'**entretien mécanique et électrique** dont les inspections, les réparations mineures, le montage / démontage des essieux, des moteurs et des colonnes de direction, le nettoyage des pièces ainsi que le reconditionnement et la fabrication des composantes mécaniques et électriques, tels les freins, les moteurs, les transmissions, les directions, les injecteurs, les alternateurs et les démarreurs; la **préparation et le nettoyage des véhicules** dont le lavage intérieur et extérieur des autobus, le remplissage en carburant et les autres liquides et le positionnement des autobus dans les garages, ainsi que le coût d'acquisition, la pose et l'entretien des **pneus**.

Comprend également l'entretien mécanique et électrique (préventif et curatif) des **véhicules de service et de travaux**, tels les camions de service servant d'ateliers mobiles, les véhicules servant aux chefs d'opérations, les équipements à neige, les paveurs, les rouleaux d'asphalte et les remorques.

Note : la faible proportion de l'entretien majeur des minibus inclus dans la présente activité ne justifie pas de le reclasser avec l'entretien des véhicules – transport adapté.

Entretien des véhicules – métro

Comprend l'**entretien des bogies et des ponts** dont le reconditionnement des bogies, des ponts moteurs et porteurs, des roues de sécurité et des câbles; l'**entretien électronique** dont la révision, l'inspection et la modification des composantes électroniques des voitures de métro; l'**entretien des caisses** dont les travaux d'entretien curatif effectués sur les composantes de la carrosserie des voitures de métro, telles la peinture et la réparation des vitres, des portes et des grilles; l'**entretien mécanique et électrique** dont le montage et le démontage des essieux et des moteurs, le nettoyage des pièces ainsi que le reconditionnement et la fabrication des composantes mécaniques et électriques, tels les freins, les moteurs, les transmissions et les alternateurs; la **préparation et le nettoyage des véhicules** dont le lavage intérieur et extérieur des voitures et le nettoyage des fosses d'atelier du métro, ainsi que le coût d'acquisition et la pose des **pneus**.

Comprend également l'**inspection des voitures** pour le service et le dépannage en tunnel; la **gestion des incidents et urgences** dont le règlement des signalements et incidents en service pour maintenir la livraison du service métro à son niveau planifié, l'analyse des causes des avaries survenues, ainsi que l'entretien mécanique et électrique des **véhicules de service** pour les travaux en tunnel, tels les locotracteurs, les draisines et les plates-formes.

Entretien des véhicules – transport adapté

Comprend l'inspection des minibus selon les normes en vigueur, l'entretien mécanique et électrique mineur ainsi que la préparation et le nettoyage des véhicules.

Gestion des ressources financières

Comprend les activités de **gestion budgétaire** dont la préparation et les suivis budgétaires, la planification et les analyses financières; de **gestion comptable** dont les états financiers mensuels et annuels, le paiement des fournisseurs, le paiement des employés; de **gestion de la trésorerie** dont la gestion des liquidités et des investissements, l'optimisation des coûts de financement, l'obtention de subventions liées aux investissements; de **gestion de la performance financière** dont les tableaux de bord pour la gestion de la performance opérationnelle et administrative et la diffusion d'indicateurs financiers.

Gestion des ressources humaines

Regroupe les activités suivantes :

Dotation et planification des ressources humaines

Comprend le soutien au recrutement et à la sélection des employés, le maintien des banques de candidatures, la gestion des affichages et des mouvements de personnel, les prévisions de départ à la retraite, l'identification des postes critiques et de la relève.

Gestion des relations professionnelles

Comprend la négociation des conventions collectives, le traitement des dossiers de griefs et d'arbitrage, le soutien des gestionnaires en matière de relations de travail, le contrôle de l'équité interne en matière de rémunération, d'évaluation des emplois, d'organisation et de politiques de rémunération ainsi que le développement et la gestion des différents régimes et programmes d'avantages sociaux.

Formation et développement

Comprend la préparation et la diffusion des cours de formation de nature opérationnelle, technique et administrative ainsi que le coût des cours préparés et diffusés par les organismes extérieurs (cours sur mesure et séminaires) et les frais de scolarité remboursés aux employés.

Gestion de la santé et sécurité au travail et de l'environnement

Comprend le soutien aux gestionnaires en matière de sécurité, de gestion des lésions professionnelles et des matières dangereuses, de développement de méthodes de travail en vue d'améliorer l'environnement de travail ainsi que la gestion du service médical, l'analyse des statistiques liées aux accidents du travail et la gestion des cotisations à la CSST.

Gestion et entretien du patrimoine immobilier

Regroupe les activités suivantes ainsi que le coût de location de locaux et de l'énergie des bâtiments (électricité, gaz naturel et huile à chauffage) et les taxes municipales.

Entretien des stations

Comprend les tâches requises au maintien en état d'exploitation des stations de métro dont la menuiserie, la plomberie, la soudure, le briquetage et la peinture.

Au niveau de l'entretien sanitaire, comprend l'entretien et le nettoyage général des édicules, des escaliers, des mezzanines, des quais, des loges et des locaux administratifs des stations. Inclut également la remise à neuf et le remplacement des équipements d'éclairage, l'enlèvement des graffitis sur les surfaces lisses, le lavage des surfaces vitrées et la réalisation des programmes de nettoyage majeur (lavage à pression).

Entretien extérieur

Comprend l'entretien des terrains appartenant à la Société : cueillette et transport des ordures, réparation des clôtures, de l'asphalte et du pavé uni, déneigement et épandage de sel. Inclut également l'entretien du mobilier urbain, des abribus, des arrêts d'autobus et des Infobus.

Entretien majeur des immeubles

Comprend les réparations apportées au parc immobilier de la Société afin de le garder sécuritaire, fonctionnel, fiable et attrayant. Cette activité est entre autres réalisée par des briqueteurs, des mécaniciens, des électriciens, des plombiers, des peintres et des vitriers.

Gestion des immeubles et des infrastructures

Comprend la gestion des baux de location de locaux. Inclut également la négociation de l'achat et de la vente de droits immobiliers et la disposition des immeubles et des terrains.

Reconditionnement et fabrication de composants

Comprend les travaux de réparation et de fabrication de pièces et d'outils pour l'entretien des immeubles et équipements fixes. Cette activité est réalisée par des machinistes, des ferblantiers, des réparateurs de composants mécaniques et électroniques et des soudeurs.

Entretien des équipements

Comprend l'entretien mécanique et électrique (préventif et curatif) des équipements tels les laveurs de planchers, les lève-palettes, nacelles, tondeuses, compresseurs et chargeurs.

Ingénierie et services techniques***Ingénierie (SERVICE ET VÉHICULES)***

Comprend l'établissement des normes et standards d'entretien, la documentation des méthodes de travail et les conseils aux gestionnaires et employés en matière d'ingénierie notamment en ce qui a trait à l'acquisition et au remplacement des véhicules et des équipements, à l'implantation de procédures de travail efficace et sécuritaire. Inclut également les services d'expertises techniques dans les domaines des équipements et des systèmes d'exploitation.

Comprend les analyses, la coordination et les conseils d'experts aux unités d'exploitation en ce qui a trait aux normes et à la méthodologie en matière de qualité ainsi que l'implantation des programmes d'assurance-qualité et les enquêtes sur les incidents et les accidents.

Gestion du patrimoine immobilier

Comprend l'établissement des normes et standards d'entretien, la documentation des méthodes de travail et les conseils aux gestionnaires en matière d'ingénierie en ce qui a trait à l'entretien du parc immobilier, à l'implantation de procédures de travail efficace et sécuritaire et à la planification des activités d'entretien.

Prévention des incendies (PATRIMOINE)

Comprend le maintien fonctionnel des équipements de détection et d'extinction d'incendie dans les stations et les bâtiments connexes du métro ainsi que les tâches assurant le respect des normes et règles de sécurité dans l'ensemble de la Société.

Gestion des projets majeurs d'investissement (GESTION DES RESSOURCES)

Comprend le travail d'une équipe de directeurs de projets dédiée à la gestion des projets majeurs d'investissement inscrits au Plan triennal des immobilisations de l'entreprise, dans les domaines de la construction et des équipements.

Livraison du service – autobus

Comprend le suivi quotidien des assignations (chauffeurs), l'attribution de pièces de travail aux chauffeurs réserves et la distribution des heures supplémentaires, selon les paramètres prévus à la convention collective.

Comprend également la conduite des autobus et la supervision du service, selon les parcours et horaires prévus. Inclut aussi le coût de l'énergie diesel et des immatriculations.

Livraison du service – métro

Comprend le suivi quotidien des assignations (opérateurs de métro), l'attribution de pièces de travail aux opérateurs réserves et la distribution des heures supplémentaires, selon les paramètres prévus à la convention collective.

Comprend également la conduite des voitures de métro et la supervision du service ainsi que la coordination entre les différents intervenants, la régularité et la sécurité du service ainsi qu'une communication adéquate auprès des clients (au niveau du centre de contrôle). Inclut aussi le coût de l'énergie (électricité-métro) et des permis de radiocommunications.

Livraison du service – transport adapté

Au transport adapté, cette activité est plus complexe dû au fait que les déplacements sont effectués selon quatre modes de transport (minibus adapté et régulier, taxi régulier et accessible) et qu'ils sont accordés sur la base du *premier arrivé, premier servi*.

Comprend le traitement des demandes d'admission au service de transport adapté ainsi que la révision triennale de tous les dossiers clients en conformité avec la politique d'admissibilité du ministère des Transports du Québec (MTQ).

Comprend également la réception des demandes de transport, la confection et l'optimisation des feuilles de route et les réaménagements d'horaires à la suite des pannes ou des annulations des clients.

Comprend aussi la conduite des minibus et la supervision du service, le coût des contrats de taxi ainsi que le coût de l'énergie diesel et des immatriculations.

Logistique du transport – autobus

Comprend l'analyse des durées de parcours, en tenant compte des besoins de la clientèle et des contraintes financières, pour produire ou ajuster l'offre de service qui se traduit par la conception des horaires selon les normes de service approuvées par le conseil d'administration et les assignations pour les chauffeurs, dans le respect de la convention collective.

Comprend aussi la coordination entre les différents intervenants lors de situations d'urgence, la communication adéquate aux chauffeurs des détours à prendre lors d'incidents et, en conséquence, la mise à jour du système Telbus.

Planification et développement du réseau

Comprend la planification, l'évaluation et le suivi de l'offre de service globale des réseaux régionaux et locaux, ainsi que l'établissement de normes de service. Inclut le développement de nouveaux produits et services, la gestion des relations municipales et institutionnelles en matière de planification stratégique et de développement des réseaux ainsi que la gestion du mobilier urbain.

Comprend également le développement d'outils de planification et d'optimisation de transport plus performants et l'amélioration de la connaissance de la clientèle tant du point de vue qualitatif que dans ses habitudes de déplacements. Inclut aussi le support aux clients des bases de données (SCAD, enquêtes origine-destination, géomatique, ...) et des outils de planification (HASTUS, MADITUC, ...).

Programme d'entretien périodique majeur (PEPM)

Comprend le coût des projets financés à même le budget d'exploitation, qui ont essentiellement trait aux réparations majeures permettant de maintenir en bon état de fonctionnement des équipements et des installations ayant atteint la moitié de leur vie utile.

Projets spéciaux

Cette activité regroupe les grands projets de la STCUM. Ces projets sont présentés dans la section *Analyse des dépenses*.

Secrétariat et affaires juridiques

Comprend la représentation et la défense des droits et intérêts de la Société devant toutes les instances civiles ou administratives, la dispense de services conseils de nature juridique quant à la légalité des décisions ou des actions prises par les divers niveaux de gestion de l'entreprise, l'archivage des documents, l'élaboration et la mise à jour des politiques et encadrements ainsi que le soutien administratif et professionnel au conseil d'administration et le suivi de ses dossiers.

Service à la clientèle

Comprend la production des outils clientèle comme le plan du réseau, les Planibus et Infobus, ainsi que l'exploitation du système Telbus et l'opération des services de renseignements, des plaintes, de l'accueil et des objets trouvés. Inclut également la production du journal d'entreprise En commun, d'affiches et de dépliants d'information quant aux modifications de service.

Service de la dette – autobus et métro

Comprend le coût, en capital et intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement majeur en relation avec les services d'autobus et de métro.

Service de la dette – trains de banlieue

Comprend le coût, en capital et intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement majeur en relation avec les trains de banlieue. Cette dépense est entièrement subventionnée par l'AMT.

Surveillance du réseau

Comprend le contrôle de la sécurité dans le réseau des autobus et du métro ainsi que le coût du contrat de gardiennage des propriétés de la Société.

Technologies de l'information

Comprend le développement et l'entretien des applications informatiques nécessaires aux activités de nature opérationnelle (entre autres : assignations des chauffeurs, entretien des bâtiments, service de renseignements à la clientèle, gestion des inventaires et gestion des demandes de service au transport adapté), l'encadrement des applications informatiques nécessaires aux activités financières et administratives ainsi que l'installation et la configuration des nouveaux appareils, la prise d'inventaire des équipements informatiques et l'évaluation des nouveaux besoins.

Vente et perception

Comprend le ravitaillement en titres de transport des réseaux interne (métro) et externe (agences), la vente des titres de transport assurée par les changeurs, le traitement des recettes, l'impression des titres ainsi que le contrôle des titres de transport de la STCUM et du réseau régional.

Vérification générale

Comprend la réalisation de projets de vérification interne des systèmes financiers et opérationnels.



Division de la planification financière

Madame Ghislaine Cantin

Chef de division

Madame Élane Thériault

Agente - information financière

Madame Natalie Binette

Conseillère corporative – planification et analyse financière

Madame Marlène Guay

Analyste information de gestion

Monsieur Yves Jacques

Conseiller corporatif – planification et analyse financière

Madame Dominique Marchand

Conseillère corporative – planification et analyse financière

Madame Diane Proulx

Analyste financier

Monsieur Sylvain Thibault

Conseiller corporatif – planification et analyse financière

Monsieur Daniel Trottier

Conseiller corporatif – planification et analyse financière