

BUDGET 2009

Pour poursuivre notre croissance, il nous faut les moyens de nos ambitions

Le transport collectif se porte de mieux en mieux à Montréal. Grâce aux investissements des gouvernements provincial et fédéral ainsi qu'à la contribution de l'agglomération de Montréal, la STM vit une période de croissance sans précédent. En effet, la STM prévoit assurer en 2008 quelque 15 millions de déplacements de plus que l'année précédente, soit une augmentation exceptionnelle de 4 %. Un ensemble de facteurs explique ces résultats très encourageants. Parmi ceux-ci, figurent les mesures d'amélioration de service qui ont été mises en place au cours des dernières années ainsi que la hausse du prix du carburant qui a incité les gens à utiliser davantage nos services.

En effet, l'augmentation de 17 % de service dans le métro et les améliorations apportées en période hors pointe sur une quarantaine de lignes de bus - un ajout de 100 000 heures de service -, démontrent bien les efforts consentis par la STM pour accroître son achalandage. Financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, le programme d'amélioration de service nous permettra ainsi de réaliser notre ambitieux *Plan d'affaires*, qui est en ligne avec la *Politique québécoise du transport collectif* visant à accroître de 16 % l'offre de service pour ainsi augmenter de 8 % l'achalandage d'ici à 2011.

Ainsi, grâce à l'arrivée en 2009 de nouveaux bus dont 58 articulés, la STM sera en mesure de bonifier son offre de service en pointe, sur les 26 lignes les plus achalandées de son réseau, lesquelles desservent 55 % de la clientèle. Elle continuera en outre à adapter son réseau aux besoins spécifiques de chaque secteur avec l'amélioration de la desserte du centre-ville ainsi que celle de certains secteurs résidentiels, industriels et récréo-touristiques en développement.

Du côté du métro, ce sont 1,5 million de kilomètres qui seront ajoutés à notre offre de service hors pointe, puisque nous roulons déjà à pleine capacité en pointe. Nous sommes conscients que cette situation est problématique et ne pouvons que nous réjouir du fait que le processus de remplacement des voitures MR-63 est bien sur les rails et que nous pourrions compter sur des voitures modernes et plus spacieuses à compter de 2012.

L'arrivée de la carte à puce dans les transports collectifs a suscité un grand engouement auprès de la clientèle qui l'a adoptée rapidement. L'implantation de cette technologie a nécessité un énorme travail et force est d'admettre que, malgré certains ajustements, la transition s'est faite beaucoup plus facilement que nous l'avions prévue. Les résultats obtenus jusqu'à maintenant nous permettent effectivement d'avancer que nous aurons complété son déploiement avant l'échéance de juin 2009.

La STM doit en outre continuer à investir massivement dans ses actifs afin d'assurer la qualité et la fiabilité de ses services. Elle doit, entre autres, poursuivre son programme de rénovation et de remplacement de certaines infrastructures du métro qui ont atteint leur durée de vie utile. Ces investissements créent une forte pression sur son service de dette, mais sont essentiels au maintien en bon état de son patrimoine.

BUDGET 2009

Le budget 2009 anticipe donc un manque à gagner de 38 M\$ et rappelle une fois de plus l'urgence pour la STM d'obtenir des sources de financement stables et récurrentes afin de compenser la hausse des coûts d'investissements et d'améliorations de service qu'elle doit assumer malgré une gestion serrée de ses dépenses. Cette gestion rigoureuse, rappelons-le, a été reconnue par la firme Standard & Poor's qui lui accorde depuis plusieurs années la cote de crédit A+.

Les appuis en faveur du transport en commun se multiplient; la volonté des élus de le développer et de le promouvoir est manifeste et la clientèle est plus nombreuse à l'utiliser. Montréal a tout à gagner à se positionner comme une ville de transport en commun. D'ailleurs, selon une étude publiée en octobre dernier par l'Institut Fraser, c'est au Québec que le transport collectif est le plus performant au Canada, c'est-à-dire qu'il est le moins cher et le plus utilisé. Nous osons croire que la STM y contribue directement, puisqu'elle assure 70 % des déplacements réalisés en transport en commun au Québec.

Nos résultats sont positifs et nous indiquent que nous sommes sur la bonne voie. Nous sommes en train de faire la preuve que nous pouvons opérer des changements importants dans les comportements et la perception de la clientèle. La partie n'est pas gagnée, mais nous comptons sur une excellente équipe. Nous tenons à remercier les membres du conseil d'administration ainsi que les employés pour tout le travail accompli. Dans le contexte où le transport collectif demeure au cœur des stratégies de développement durable, la STM démontre qu'elle est résolument engagée sur la voie de la modernité et qu'elle est déterminée à poursuivre sa croissance.



Claude Trudel
Président du conseil d'administration



Yves Devin
Directeur général

BUDGET 2009

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Claude Trudel *
Président du conseil d'administration
Maire de l'arrondissement de Verdun

Monsieur Marvin Rotrand *
Vice-président du conseil d'administration
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Madame Karin Marks
Maire de la Ville de Westmount

Madame Monique Worth *
Conseillère de la Ville de Montréal
Mairesse de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Monsieur Bernard Blanchet
Conseiller d'arrondissement de la Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine

Monsieur Dominic Perri *
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Monsieur Marcel Tremblay
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Madame Brenda Paris
Représentante des clients du transport en commun

Madame Marie Turcotte
Représentante des clients du transport adapté

* Membres du Comité des finances

BUDGET 2009

TABLE DES MATIÈRES

BUDGET 2009 ET GRILLE TARIFAIRE

Revenus	2
Dépenses.....	2
Activités de fonctionnement à des fins fiscales	3
Grille tarifaire	4

FAITS SAILLANTS 2009.....	7
---------------------------	---

ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2009.....	12
Revenus 2008 – 2009	13
Analyse des revenus 2008 – 2009.....	14

ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2009	18
Dépenses par type 2008 – 2009	19
Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009.....	20
Analyse des dépenses 2008 – 2009	21

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 2008 – 2009.....	25
Autobus et métro	
Dépenses 2008 – 2009.....	26
Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009	27
Transport adapté	
Dépenses 2008 – 2009.....	28
Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009	29

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

Sommaire des unités administratives	33
Réseau des autobus	34
Réseau du métro	36
Services de soutien opérationnel	38
Gestion des services partagés	40
Planification, marketing et communications.....	42
Services corporatifs	43

BUDGET 2009

PERSPECTIVES FINANCIÈRES DES INVESTISSEMENTS

Programme triennal d'immobilisations 2009 – 2010 – 2011	46
Évolution de la dette et du service de la dette	47

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Introduction	51
Revenus totaux	52
Revenus d'exploitation – Autobus et métro	53
Revenus d'exploitation – Autobus et métro par déplacement	53
Achalandage – Autobus et métro	54
Aide métropolitaine – Autobus et métro	55
Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation – Autobus et métro	56
Contribution municipale	57
Dépenses totales	58
Dépenses totales de rémunération et de biens et services	59
Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro	60
Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro par déplacement	60
Heures régulières et supplémentaires	61
Heures de service – Autobus	62
Kilomètres parcourus – Autobus et voitures de métro	62
Dépenses liées au transport adapté par déplacement	63
Déplacements en minibus et taxi – Transport adapté	63
Dette brute et nette de la STM	64
Service de la dette net – Autobus et métro	64

TITRES DE TRANSPORT

Titres de transport – Tarifs ordinaires et réduits	67
Vente de titres	68
Grille tarifaire – Villes nord-américaines	69

ANNEXES

Pratiques de gestion financière	73
Définition des types de revenus	77
Définition des types de dépenses	79

REMERCIEMENTS

*Au nom du Service des finances, nous tenons
à remercier sincèrement tous ceux et celles
qui ont contribué à l'élaboration du Budget 2009,
tout particulièrement l'équipe de la
Division – Gestion budgétaire,
les membres du comité budgétaire
ainsi que les directions de la STM.*

*Votre collaboration, si enthousiaste et si efficace,
votre engagement et vos précieux efforts,
nous permettent de vous présenter le
Budget 2009.*

Luc Tremblay, CA

*Le trésorier et directeur
Service des finances*

BUDGET 2009

NOTE LIMINAIRE

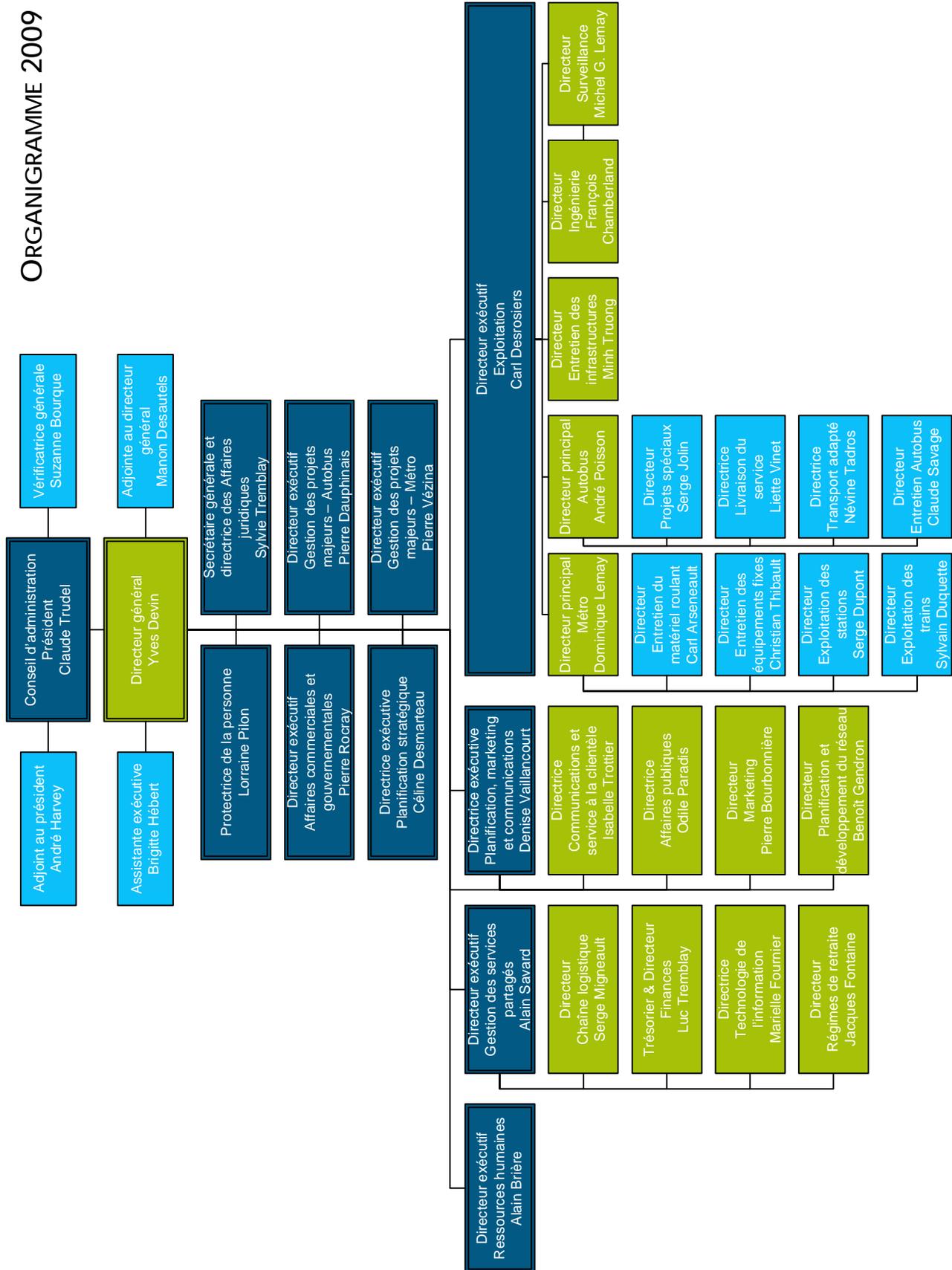
Les montants inscrits dans les tableaux sont arrondis au millier de dollars près ou à l'unité près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté.

Cette année, la STM s'inspire des principes de bonne gestion financière mis de l'avant par la *Government Finance Officers Association (GFOA)*, qui est l'association professionnelle des responsables financiers des états, des provinces et des municipalités aux États-Unis et au Canada. Ainsi, de nouvelles informations ont été ajoutées à notre budget 2009, qui se veut avant tout un outil de communication, soit :

- notre organigramme;
- notre plan d'affaires 2007 – 2011;
- nos pratiques de gestion financière.

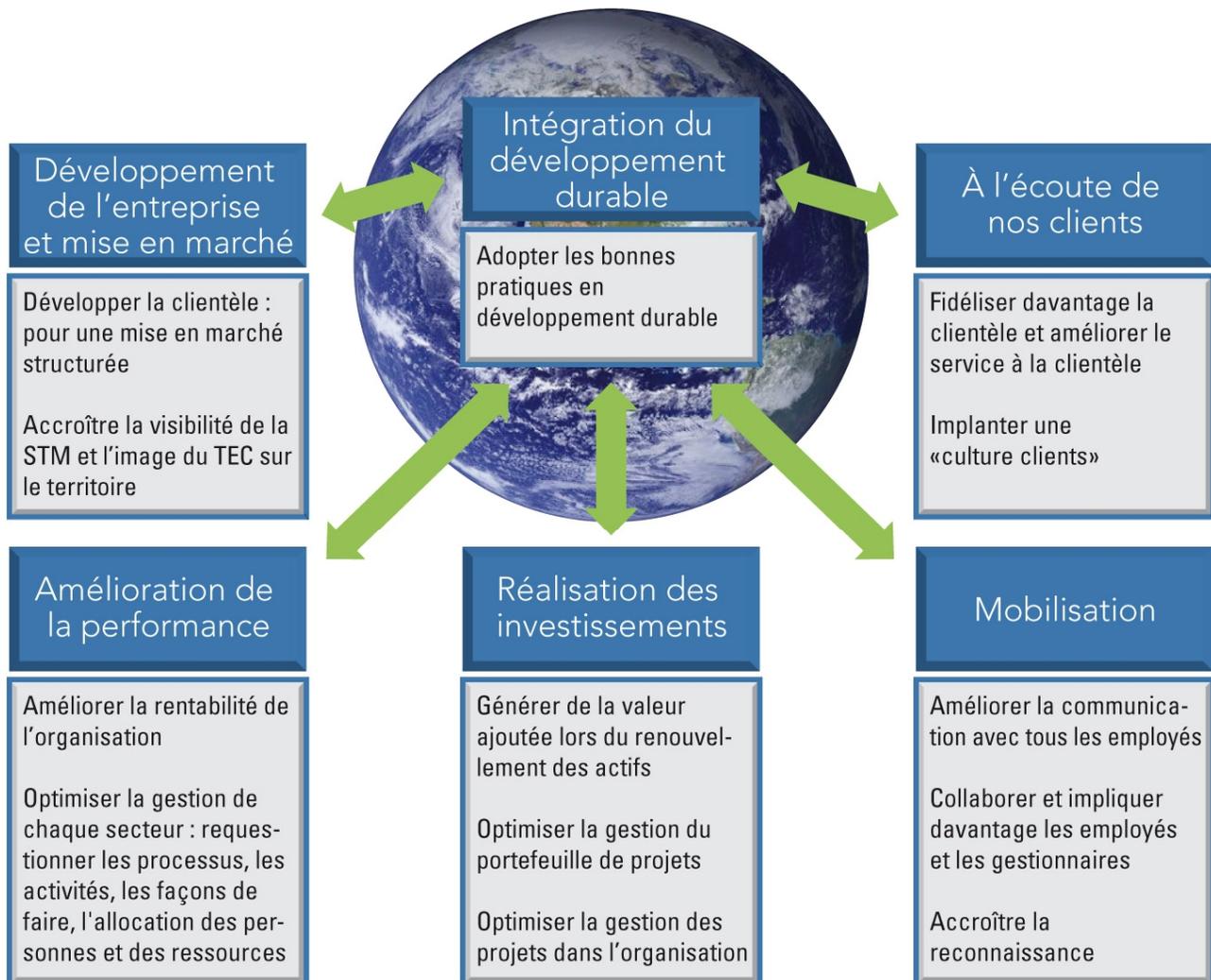
BUDGET 2009

ORGANIGRAMME 2009



NOTRE PLAN D'AFFAIRES

L'élaboration de notre Plan d'affaires 2007-2011 a été effectuée grâce à la contribution des gestionnaires de l'ensemble des secteurs de l'entreprise et avec la collaboration des membres du conseil d'administration. Il s'articule autour de six priorités soutenues par treize stratégies qui se déclinent à leur tour en trente-trois actions auxquelles contribueront nos employés.



BUDGET 2009

BUDGET 2009 ET GRILLE TARIFAIRE

S Revenus

S Dépenses

S Activités de fonctionnement à des fins fiscales

S Grille tarifaire

BUDGET 2009

REVENUS

(en milliers de dollars)

Revenus-clients		
Autobus et métro	461 582	
Transport adapté	<u>2 727</u>	
Total des revenus-clients		464 309
Autres revenus d'exploitation		<u>26 702</u>
Total des revenus d'exploitation		491 011
Subvention du gouvernement liée au transport adapté		36 990
Subvention du gouvernement liée à l'amélioration des services		29 098
Subventions du gouvernement liées aux investissements		36 045
Nouvelles sources de revenus		38 000
Surplus reporté		4 000
Contribution municipale		332 000
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal		5 393
Contributions régionales		<u>56 123</u>
Total des revenus		<u>1 028 660</u>

DÉPENSES

(en milliers de dollars)

Autobus et métro		
Dépenses liées à l'exploitation	835 925	
Dépenses liées aux investissements	<u>133 370</u>	
Total autobus et métro		969 295
Transport adapté		
Dépenses liées à l'exploitation		53 529
Dépenses imprévues		<u>5 836</u>
Total des dépenses		<u>1 028 660</u>

BUDGET 2009

ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

(en milliers de dollars)

Revenus

Revenus de sources locales	491 011
Transferts - gouvernements fédéral et provincial	201 649
Transferts - Ville de Montréal	332 000
	<u>1 024 660</u>

Charges

Transport	913 364
Frais de financement	71 506
	<u>984 870</u>

Autres activités financières

Financement à long terme des activités de fonctionnement	(5 040)
Remboursement de la dette à long terme	63 696
Total des charges et autres activités financières	<u>1 043 526</u>

Déficit avant affectations (18 866)

Affectations

Activités d'immobilisations	(1 567)
Excédent accumulé	
Excédent affecté, réserves financières et fonds réservés	21 933
Montants à pourvoir dans le futur	(1 500)
	<u>18 866</u>

Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales 0

La présentation des activités de fonctionnement à des fins fiscales de la STM est désormais préparée selon les principes comptables généralement reconnus du Canada pour les entreprises du secteur public.

BUDGET 2009

GRILLE TARIFAIRE

	2009	2008
<u>Tarif local ordinaire</u>		
CAM	68,50 \$	66,25 \$
CAM hebdo	20,00 \$	19,25 \$
Billets (6)	12,75 \$	12,00 \$
Billets (10) <i>sur carte OPUS seulement</i>	20,00 \$	
Billet – Stations Cartier, De la Concorde et Montmorency	2,75 \$	2,75 \$
Espèces	2,75 \$	2,75 \$
<u>Tarif local réduit</u>		
CAM	37,00 \$	36,00 \$
CAM hebdo	11,25 \$	11,00 \$
Billets (6)	6,75 \$	6,50 \$
Billets (10) <i>sur carte OPUS seulement</i>	10,75 \$	
Billet – Stations Cartier, De la Concorde et Montmorency	1,75 \$	1,75 \$
Espèces	1,75 \$	1,75 \$
<u>Titre touristique</u>		
1 jour	9,00 \$	9,00 \$
3 jours	17,00 \$	17,00 \$

BUDGET 2009

FAITS SAILLANTS 2009

FAITS SAILLANTS 2009

Un budget axé sur le client

Forte d'une augmentation historique de son niveau de service et d'une hausse de 4 % de son achalandage, la STM se positionne plus que jamais au centre du développement durable dans la grande région métropolitaine.

Nous prévoyons une année 2009 effervescente pour notre clientèle : encore plus de service, un parc d'autobus qui rajeunie, un nouveau système de perception pour l'ensemble de l'île de Montréal, l'arrivée des premiers autobus articulés et des nouvelles initiatives tarifaires.

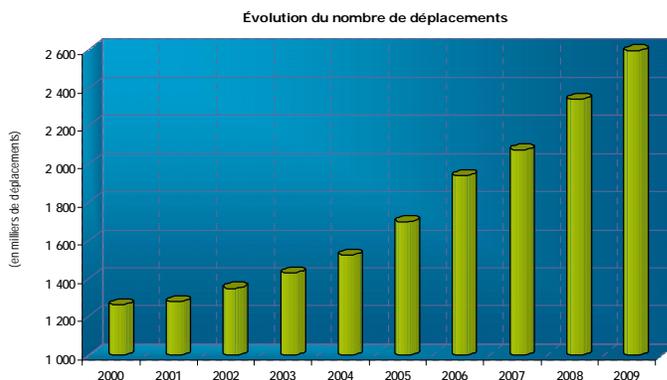
Encore plus de service

Tel que prévu dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC), la STM poursuivra en 2009 ses efforts afin d'améliorer son offre de service. Malgré un nombre de trains limités et vieillissants, le Réseau du métro verra son offre de service augmenter de 2 % alors que le Réseau des autobus augmentera de 4,4 % son niveau de service.



Avec l'aide du gouvernement du Québec et de l'agglomération de Montréal, ce sont plus de 47,2 millions de dollars que la STM aura investis dans l'amélioration de son offre de service depuis le début du programme en 2007.

Transport adapté : Quand croissance rime avec performance



Le nombre de déplacements au transport adapté a doublé, passant de 1,3 million en 2000 à 2,6 millions en 2009. Ces résultats impressionnants le sont d'autant plus que la STM parvenait, pendant la même période, à améliorer tous les aspects de la qualité du service et à diminuer de 18 % le coût par déplacement.

Afin de soutenir cette croissance en 2009, les dépenses consacrées au transport adapté augmenteront de 4,1 millions de dollars alors que la subvention prévue dans le cadre du programme d'aide du gouvernement du Québec sera en hausse de 2,6 millions de dollars.

Un parc de véhicules en transformation

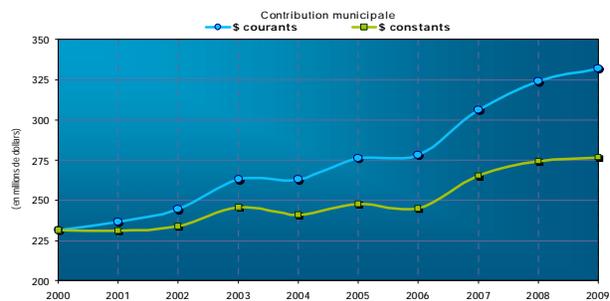
L'année 2009 sera marquante également quant à la constitution de son parc de véhicules. La STM recevra 58 autobus articulés sur les 202 prévus et dont la livraison s'échelonne jusqu'en 2011. Cet investissement vise à améliorer la qualité de son service puisque les autobus articulés ont une capacité d'embarquement de 40 % supérieure aux autobus standards.

Par ailleurs, le ministère des Transports du Québec a récemment donné son aval au remplacement accéléré des autobus à plancher surbaissé de première génération. La piètre fiabilité de ces véhicules étant démontrée et reconnue par tous, il va s'en dire que cette décision aura un impact favorable sur la disponibilité des autobus et sur les coûts d'entretien.

Le Réseau du métro n'est pas en reste, puisque c'est en 2009 que la STM procèdera à l'attribution du contrat pour le remplacement de ses voitures MR-63.

L'agglomération de Montréal : une fidèle alliée

La contribution de l'agglomération de Montréal pour l'année 2009 est en hausse de 30,3 millions de dollars pour s'établir à 332 millions de dollars. De plus, dans un souci d'équilibrer la situation financière de la STM, l'agglomération de Montréal versera une contribution spéciale de 22 millions de dollars en 2008. Considérant les sommes déjà investies dans le cadre du budget précédent, c'est un total de 105 millions de dollars qui est ajouté au budget d'exploitation de la STM depuis deux ans.



Les municipalités de l'agglomération de Montréal reconnaissent ainsi l'importance du transport en commun quant au développement durable de la métropole.

Une saine gestion des dépenses à maintenir

Les dépenses prévues pour l'année 2009 sont en hausse de 90,6 millions de dollars, soit 9,7 % de plus qu'au budget 2008. Toutefois, en prenant en considération les coûts directement attribuables à l'augmentation de l'offre de service et à l'amélioration du service à la clientèle, aux dépenses d'investissement et en excluant la hausse des coûts reliée à l'énergie, il en ressort une augmentation des dépenses courantes de 21,3 millions de dollars. Celle-ci représente une hausse de 2,3 % par rapport au budget 2008 et s'explique essentiellement par l'indexation de la rémunération faite dans le respect du cadre financier établi par la Ville de Montréal.

La STM maintient depuis plusieurs années une excellente cote de crédit, soit A+ de la firme de notation Standard & Poor's, reflétant la saine gestion de ses dépenses et le contrôle de ses coûts.

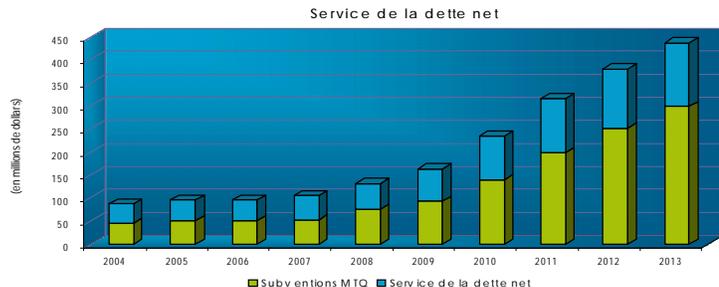
Un héritage à préserver et à bâtir

La STM a la responsabilité de préserver et de maintenir en bon état une partie du patrimoine montréalais évalué à plus de 10 milliards de dollars. Au cours des dernières années, le vieillissement de ses équipements et infrastructures a amené la STM à augmenter ses programmes de rénovations et de renouvellements.

À cette tendance à la hausse des dépenses en immobilisations, vient s'ajouter le défi de réaliser le Programme d'amélioration des services en transport en commun et d'augmenter de 16 % notre niveau de service avant la fin de l'année 2011. Afin de réaliser cet objectif tout en continuant d'assumer sa responsabilité quant au patrimoine qui lui est confié, la STM prévoit des investissements de 2 milliards de dollars pour les trois prochaines années, entre autres, pour le remplacement des voitures de métro, l'acquisition d'autobus, le projet Réno-Systèmes, les infrastructures du Réseau des autobus, la phase II du projet Réno-Stations, l'établissement de mesures prioritaires et d'un système d'exploitation.

Bien que ces investissements soient en partie financés par divers programmes d'aide gouvernementale, l'impact sur le service de la dette net de la STM sera majeur pour les prochaines années. Il contribuera à augmenter le déficit structurel auquel la Société fait face depuis plusieurs années.

En 2009, le service de la dette net s'établira à 69,7 millions de dollars, en hausse de 7,7 %. Par contre, ce sont les années 2010 et 2011 qui représenteront un défi financier pour la STM puisque les montants prévus sont de 94,6 et 117,7 millions de dollars.



Les nouvelles sources de revenus : toujours d'actualité

À cette période de croissance sans précédent pour la STM s'y associe toujours la problématique du financement du transport en commun.

En effet, en 2009 tout comme en 2008, c'est par l'obtention de nouvelles sources de revenus que la Société prévoit combler son manque à gagner qui se chiffre à 38 millions de dollars.

La STM demeure confiante que les gouvernements supérieurs joueront leur rôle permettant ainsi aux différents intervenants l'accès à de nouvelles sources de revenus dédiées qui permettront d'offrir des services qui répondront aux besoins de déplacement de la population et amélioreront la qualité de l'environnement dans une perspective de développement durable.

Déploiement du système Vente et perception

L'année 2009 sera une année importante avec la continuité du déploiement de la carte à puce. En effet, la grande région de Montréal s'est dotée d'un nouveau système à la fine pointe de la technologie pour assurer la vente de la majorité des titres de transport et la perception des revenus. L'introduction de cette technologie a obligé la STM à revoir ses façons de faire et ses approches dans la vente, la perception et l'entretien des nouveaux équipements. Avec cette technologie, elle s'assure d'une meilleure perception, car le client devra avoir en sa possession une preuve de paiement pour assurer la validité du titre de transport utilisé. La Société croit d'ailleurs pouvoir récupérer environ 6,7 millions de dollars en 2009.

BUDGET 2009

Flexible, cette nouvelle technologie va permettre d'offrir éventuellement une plus grande diversité de produits tarifaires et de développer des partenariats avec des organismes et événements grâce auxquels les clients pourront bénéficier d'avantages supplémentaires.

Gel des tarifs et indexation de la CAM

Le paiement en espèces, tout comme le tarif des titres touristiques, demeurent inchangés pour l'année 2009. La STM offrira aux détenteurs de la carte OPUS la possibilité d'acheter dix billets au prix de 20 \$, soit le prix unitaire de 2008. Quant aux abonnés de la CAM, ceux-ci verront leurs tarifs indexés au taux moyen des indices des prix à la consommation (IPC) et des prix au transport (IPT).

Une tarification axée vers la famille

Dans la foulée de son engagement envers le développement durable, la STM veut accroître les déplacements en transport collectif des familles. Pour ce faire, la STM offrira une nouvelle tarification répondant à leurs besoins, et ce, dès décembre 2008. Grâce à cette initiative, les parents détenteurs de titres de transport pourront voyager les fins de semaine et les jours fériés, accompagnés d'un maximum de cinq enfants de moins de 12 ans, qui voyageront gratuitement. Cette tarification donne ainsi l'accès au transport collectif aux familles et s'inscrit parfaitement dans la foulée de la politique familiale de la Ville de Montréal. De plus, une série de rabais avec divers partenaires du domaine culturel, touristique et du loisir à Montréal sera mise en place dès janvier 2009 pour le bénéfice des familles. Ces dernières pourront ainsi se divertir à Montréal à moindre coût.

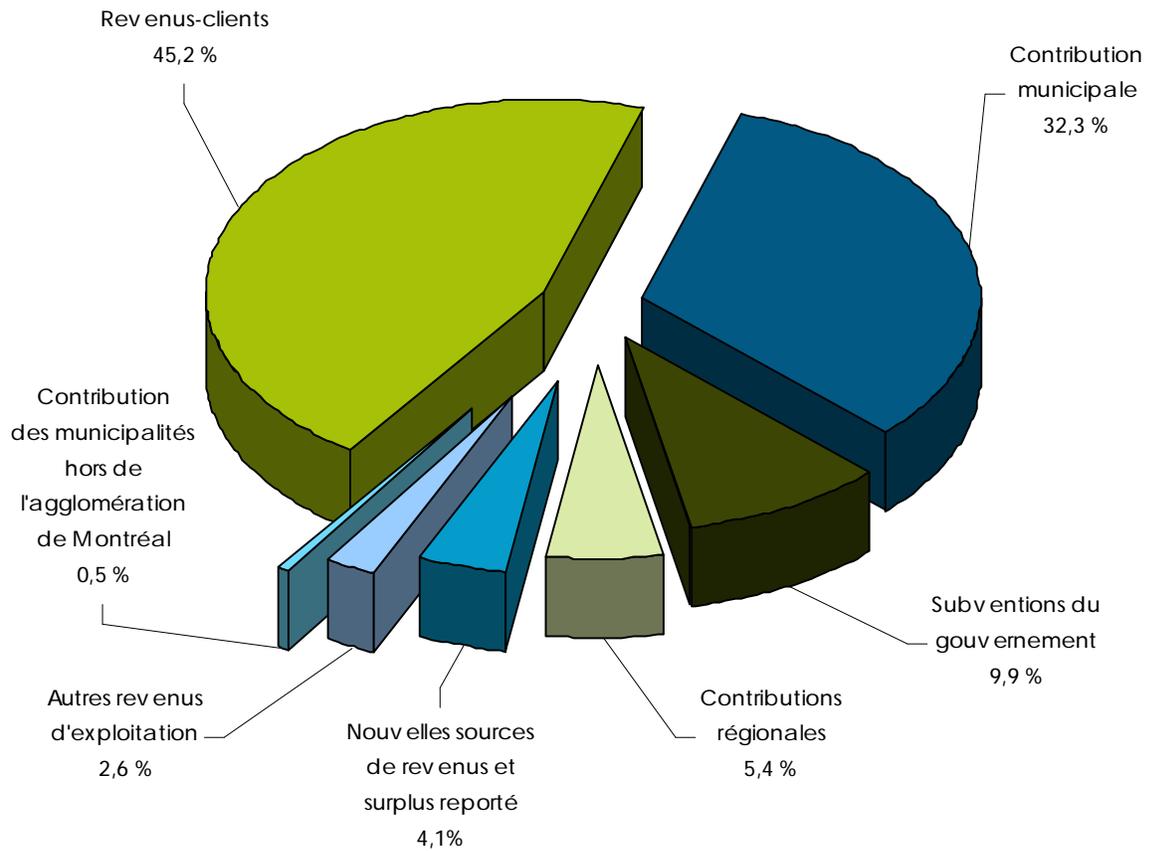
BUDGET 2009

ANALYSE DES REVENUS

- S Répartition des revenus 2009
- S Revenus 2008 – 2009
- S Analyse des revenus 2008 – 2009

BUDGET 2009

RÉPARTITION DES REVENUS 2009



BUDGET 2009

REVENUS 2008 – 2009

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2009	Proportion des revenus	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Revenus-clients						
Autobus et métro						
Titres STM	417 679	40,6 %	395 386	401 005	22 293	5,6
Recettes métropolitaines	43 903	4,3 %	37 128	41 224	6 775	18,2
	461 582	44,9 %	432 515	442 229	29 067	6,7
Transport adapté						
	2 727	0,3 %	2 479	2 416	248	10,0
	464 309	45,2 %	434 994	444 645	29 315	6,7
Autres revenus d'exploitation						
	26 702	2,6 %	23 295	25 497	3 407	14,6
Subvention du gouvernement liée au transport adapté						
	36 990	3,6 %	34 441	33 421	2 549	7,4
Subvention du gouvernement liée à l'amélioration des services						
	29 098	2,8 %	16 558	16 558	12 540	75,7
Subventions du gouvernement liées aux investissements						
Service de la dette - autobus et métro	36 045	3,5 %	33 000	25 171	3 045	9,2
Nouvelles sources de revenus						
	38 000	3,7 %	33 700		4 300	12,8
Surplus reporté						
	4 000	0,4 %		1 583	4 000	100,0
Contribution municipale						
	332 000	32,3 %	301 700	301 700	30 300	10,0
Contribution municipale spéciale						
				22 000		
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal						
	5 393	0,5 %	4 336	4 336	1 057	24,4
Contributions régionales						
Aide métropolitaine - métro	46 933	4,6 %	45 449	45 933	1 484	3,3
Aide métropolitaine - autobus	5 609	0,5 %	6 381	5 945	(772)	(12,1)
Aide métropolitaine - intégration tarifaire	2 348	0,2 %	2 948	2 580	(600)	(20,4)
Équipements métropolitains	1 233	0,1 %	1 237	1 209	(4)	(0,3)
	56 123	5,4 %	56 014	55 667	109	0,2
Total	1 028 660	100,0 %	938 038	930 578	90 622	9,7

BUDGET 2009

ANALYSE DES REVENUS 2008 – 2009

En 2009, les revenus sont en hausse de 90,6 millions de dollars, soit 9,7 % par rapport au budget 2008. Voici les principales variations par catégorie de revenus :

Revenus provenant des clients en hausse de 6,7 %

(en millions de dollars)

Ø Effet net de la hausse tarifaire de 3,3 % et des promotions tarifaires	10,2
Ø Hausse de l'achalandage :	
Ä Hausse des recettes métropolitaines	6,8
Ä Hausse de l'achalandage liée, entre autres, à l'augmentation de service	5,6
Ø Amélioration de la perception	6,7
	<u>29,3</u>

Autres revenus d'exploitation en hausse de 14,6 %

Dans le but d'augmenter ses revenus, tel que prévu à son plan d'affaires, la STM, par l'entremise de la Société en commandite Transgesco, continuera à maximiser les partenariats commerciaux actuels et à en développer de nouveaux, compte tenu du succès obtenu jusqu'à maintenant. La STM s'est donnée comme objectif d'accroître ses revenus commerciaux de 12 millions de dollars d'ici 2011. Pour l'année 2009, l'ensemble des autres revenus d'exploitation sera donc en hausse de 3,4 millions de dollars.

Subvention du gouvernement liée au transport adapté en hausse de 7,4 %

Une augmentation de 2,6 millions de dollars est prévue par rapport au budget 2008. La subvention est indexée annuellement, selon l'indice pondéré des prix à la consommation et du transport, et ajustée selon la croissance prévue des déplacements.

Bien que les nouvelles modalités du programme ne soient toujours pas connues pour les années 2008 à 2010, l'augmentation budgétaire prend en considération certaines améliorations proposées par la STM relativement aux paramètres actuels afin de maintenir le taux de subvention à 70 % des dépenses.

Subvention du gouvernement liée à l'amélioration des services

En février 2007, le gouvernement du Québec a octroyé, selon les critères définis par le PAGASTC, des sommes permettant aux organismes de transport de recouvrer une partie des coûts affectés à l'instauration d'initiatives visant à accroître l'offre de service. Le gouvernement provincial a fixé comme cible à atteindre, d'ici la fin de l'année 2011, une augmentation de l'offre de service offerte à la population de 16 % et une augmentation de l'achalandage de 8 %. À ce titre, pour l'année 2009, la STM compte sur une somme cumulative évaluée à 29,1 millions de dollars. Cette somme permettra à la STM de recouvrer 50 % des dépenses d'exploitation additionnelles engendrées par le prolongement du métro vers Laval et la mise en place de mesures d'amélioration touchant l'offre de service au Réseau du métro ainsi qu'au Réseau des autobus.

BUDGET 2009

Subventions du gouvernement liées aux investissements

Le budget 2009 prévoit des subventions de 36 millions de dollars, soit une hausse de 3 millions de dollars par rapport au budget 2008.

Par ailleurs, l'introduction du nouveau programme d'aide du transport en commun provenant de la SOFIL a permis de réduire l'emprunt à long terme comme principal mode de financement pour l'année 2008. Le programme de la SOFIL, dont l'application est rétroactive au 1^{er} janvier 2006, prévoit un financement de 100 % des investissements au comptant dans une proportion de 84,5 % par les gouvernements du Québec et du Canada et de 15,5 % par l'agglomération de Montréal. Ces subventions au comptant ne figurent pas à titre de subventions du gouvernement liées aux investissements.

Les principaux projets subventionnés et financés par l'emprunt à long terme sont : le remplacement des voitures de métro, l'acquisition d'autobus, le projet Réno-Systèmes, les infrastructures du Réseau des autobus, la phase II du projet Réno-Stations, l'établissement de mesures prioritaires et d'un système d'exploitation.

Nouvelles sources de revenus

Pour l'année 2009, la STM anticipe de nouvelles sources de revenus totalisant 38 millions de dollars.

La STM demeure confiante que les gouvernements supérieurs joueront leur rôle permettant aux différents intervenants l'accès à de nouvelles sources de revenus dédiées qui permettront d'offrir des services qui répondront aux besoins de déplacement de la population et amélioreront la qualité de l'environnement dans une perspective de développement durable.

Surplus reporté

Le budget 2009 prévoit un excédent de 4 millions de dollars provenant du surplus des revenus sur les dépenses de l'exercice précédent.

Contribution municipale en hausse de 10,0 %

En 2009, l'agglomération de Montréal versera à la STM 332 millions de dollars, soit une hausse de 30,3 millions de dollars par rapport à l'année 2008. Cette contribution permettra à la Société d'accroître la place qu'occupe le transport en commun à Montréal en améliorant son offre de service. De plus, dans un souci de rééquilibrer la situation financière de la STM, l'agglomération de Montréal versera une contribution spéciale de 22 millions de dollars en 2008.

Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal

Dans le cadre d'une entente de principe couvrant la période de 2007 à 2011, les municipalités de la CMM reconnaissent que le métro a un rayonnement qui dépasse largement l'agglomération de Montréal et, à ce titre, ont convenu de participer au financement du déficit du métro. En effet, les municipalités hors de l'agglomération de Montréal contribueront pour un montant de 5,4 millions de dollars au financement de ce déficit pour l'année 2009.

BUDGET 2009

Contributions régionales

	<i>(en millions de dollars)</i>
Ø Aide métropolitaine – métro	1,5
Ø Aide métropolitaine – autobus en rabattement aux trains	- 0,8
Ø Aide pour l'intégration tarifaire	<u>- 0,6</u>
	<u>0,1</u>

L'AMT verse une aide métropolitaine qui représente, depuis 1996, une compensation de 20 ¢ par passager pour les coûts d'exploitation du métro et de 50 ¢ par passager pour le service d'autobus sur le réseau métropolitain. L'augmentation de 1,5 million de dollars au budget 2009, au chapitre de l'aide métropolitaine – métro, représente principalement les sommes associées à la croissance des déplacements de 2008 de même que celle anticipée pour 2009.

Il est important de mentionner que l'aide métropolitaine n'augmente pas au même rythme que l'achalandage. En effet, ceci s'explique par le fait que l'AMT applique un plafonnement au niveau des aides métropolitaines.

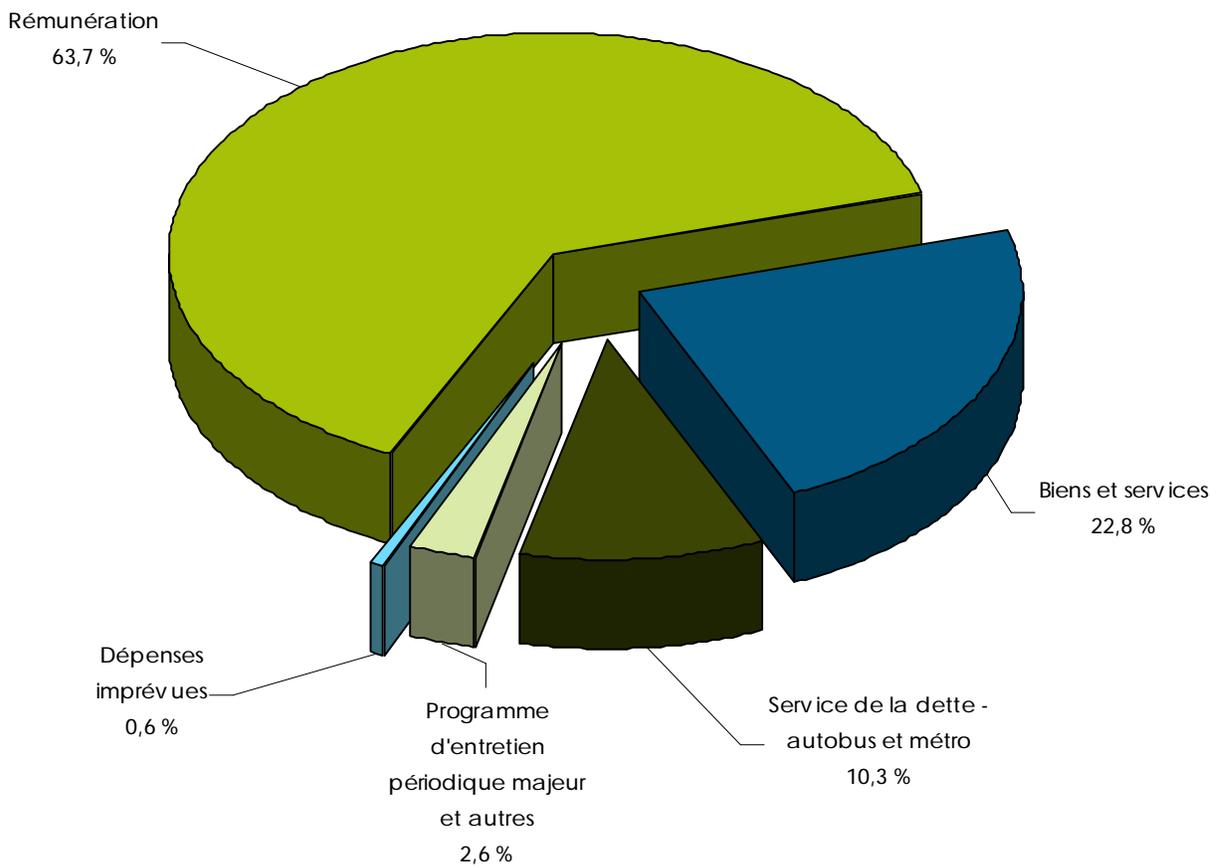
BUDGET 2009

ANALYSE DES DÉPENSES

- S Répartition des dépenses 2009
- S Dépenses par type 2008 – 2009
- S Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009
- S Analyse des dépenses 2008 – 2009

BUDGET 2009

RÉPARTITION DES DÉPENSES 2009



BUDGET 2009

DÉPENSES PAR TYPE 2008 – 2009

(en milliers de dollars)	Budget 2009	Proportion des dépenses	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	431 717	42,0 %	403 963	395 079	27 755	6,9
Heures supplémentaires	32 243	3,1 %	30 345	38 638	1 898	6,3
Primes diverses et autres paiements	45 164	4,4 %	44 621	43 998	543	1,2
Avantages sociaux	85 089	8,3 %	75 392	76 189	9 697	12,9
	<u>594 214</u>	<u>57,8 %</u>	<u>554 321</u>	<u>553 905</u>	<u>39 893</u>	<u>7,2</u>
Cotisations aux régimes publics	49 039	4,8 %	45 653	45 236	3 386	7,4
Coût de la CSST	11 643	1,1 %	10 878	11 767	765	7,0
	<u>60 681</u>	<u>5,9 %</u>	<u>56 530</u>	<u>57 002</u>	<u>4 151</u>	<u>7,3</u>
	<u>654 895</u>	<u>63,7 %</u>	<u>610 852</u>	<u>610 907</u>	<u>44 043</u>	<u>7,2</u>
Biens et services						
Dépenses majeures	7 711	0,7 %	6 932	7 518	779	11,2
Énergie, taxes et permis	85 156	8,3 %	71 852	74 427	13 304	18,5
Services professionnels	8 171	0,8 %	4 745	9 323	3 426	72,2
Services techniques et autres services	57 755	5,6 %	50 981	49 915	6 774	13,3
Matériel et fournitures	45 177	4,4 %	41 575	42 610	3 602	8,7
Location	8 026	0,8 %	6 855	6 968	1 171	17,1
Financement des opérations	4 482	0,4 %	3 482	4 482	1 000	28,7
Dépenses diverses	18 081	1,8 %	13 785	20 532	4 296	31,2
	<u>234 558</u>	<u>22,8 %</u>	<u>200 207</u>	<u>215 776</u>	<u>34 351</u>	<u>17,2</u>
	<u>889 454</u>	<u>86,5 %</u>	<u>811 059</u>	<u>826 683</u>	<u>78 395</u>	<u>9,7</u>
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	11 212	1,1 %	11 309	9 056	(97)	(0,9)
Projets spéciaux	14 408	1,4 %	10 858	6 858	3 550	32,7
Service de la dette - autobus et métro	105 691	10,3 %	97 700	82 604	7 991	8,2
Virement au fonds de roulement	2 059	0,1 %	1 390	1 377	669	48,1
	<u>133 370</u>	<u>12,9 %</u>	<u>121 257</u>	<u>99 895</u>	<u>12 113</u>	<u>10,0</u>
Dépenses imprévues	5 836	0,6 %	5 722		114	2,0
Total	1 028 660	100,0 %	938 038	926 578	90 622	9,7

BUDGET 2009

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2008 – 2009

(en milliers d'heures)	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	405	369	358	36	9,8
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	183	177	170	5	3,0
Professionnels syndiqués	373	371	378	2	0,5
Employés de bureau syndiqués	1 195	1 123	1 132	72	6,4
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	740	667	668	73	10,9
Commis divisionnaires et autres	409	406	409	3	0,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	313	285	289	28	9,7
Agents de surveillance	255	199	195	56	28,1
Chauffeurs, opérateurs et autres	7 565	7 242	7 099	323	4,5
Employés d'entretien	4 435	4 341	4 336	94	2,2
	<u>15 872</u>	<u>15 181</u>	<u>15 034</u>	<u>691</u>	<u>4,6</u>
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3	3	3		(0,3)
Commis divisionnaires et autres	2	2	2		(0,3)
Agents de surveillance	14	11	9	2	18,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	191	184	215	7	3,6
Employés d'entretien	70	69	74		0,5
	<u>279</u>	<u>270</u>	<u>303</u>	<u>9</u>	<u>3,3</u>
Heures supplémentaires					
Professionnels syndiqués et non syndiqués	1	1	3		19,6
Employés de bureau syndiqués	20	20	23		0,7
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	51	47	74	4	8,5
Commis divisionnaires et autres	43	38	44	5	12,7
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	15	13	25	1	10,6
Agents de surveillance	9	8	7	1	18,6
Chauffeurs, opérateurs et autres	510	445	555	65	14,6
Employés d'entretien	188	230	284	(42)	(18,1)
	<u>837</u>	<u>802</u>	<u>1 016</u>	<u>35</u>	<u>4,4</u>
	<u>16 988</u>	<u>16 252</u>	<u>16 352</u>	<u>735</u>	<u>4,5</u>
Heures liées aux investissements					
	<u>143</u>	<u>147</u>	<u>147</u>	<u>(3)</u>	<u>(2,3)</u>
Total	<u>17 131</u>	<u>16 399</u>	<u>16 499</u>	<u>732</u>	<u>4,5</u>

BUDGET 2009

ANALYSE DES DÉPENSES 2008 – 2009

Le budget 2009 présente une augmentation des dépenses de 90,6 millions de dollars, soit une hausse de 9,7 % par rapport au budget 2008.

En tenant compte de l'augmentation reliée à la hausse de l'offre de service de 3 %, de l'amélioration du service à la clientèle de 2 %, de celle reliée aux dépenses d'investissement de 1,3 %, de même que celle du coût de l'énergie de 1,1 %, il résulte une hausse des dépenses d'exploitation de 2,3 %. Cette dernière s'explique principalement par l'indexation de la rémunération en vertu de nos conventions collectives.

Dépenses liées à l'exploitation

L'augmentation de 78 millions de dollars des dépenses d'exploitation s'explique par une hausse de 44 millions de dollars en rémunération et de 34 millions de dollars en biens et services.

Rémunération en hausse de 7,2 %

La hausse des coûts de rémunération s'explique par les variations suivantes :

(en millions de dollars)

Ø Augmentation de l'offre de service et amélioration du service à la clientèle	24,5
Ø Indexation salariale de 2 % et autres	16,6
Ø Passifs salariaux, avantages sociaux futurs et CSST	2,9
	<u>44,0</u>

Biens et services en hausse de 17,2 %

La hausse des coûts de biens et services s'explique par les variations suivantes :

(en millions de dollars)

Ø Hausse des coûts relatifs à l'augmentation de l'offre de service et à l'amélioration du service à la clientèle	22,5
Ø Hausse des coûts énergétiques (diesel et électricité)	10,3
Ø Ajustements divers :	1,2
Ä Hausse des frais d'immatriculation et de location	
Ä Augmentation des frais financiers à court terme	
	<u>34,0</u>

BUDGET 2009

Dépenses liées aux investissements

Engagée dans la voie de la modernisation, la STM investit massivement dans le renouvellement de ses actifs. Ces investissements, qui lui permettront d'offrir un service amélioré à la clientèle, exercent toutefois une pression à la hausse sur le budget d'exploitation, et ce, principalement sur le service de la dette et les projets spéciaux.

Programme d'entretien périodique majeur

Le programme d'entretien périodique majeur (PEPM) a été mis en place en 1992 afin d'entretenir les éléments d'actif (voitures de métro, autobus, équipements fixes du métro, stations, centres de transport, etc.) et ainsi prolonger leur durée de vie utile.

Considérant que la STM est activement engagée dans la modernisation de son patrimoine et que ses projets majeurs monopolisent une grande partie de sa capacité de réalisation, l'enveloppe budgétaire réservée à des travaux d'entretien majeur a été fixée à 11,2 millions de dollars pour l'année 2009.

Projets spéciaux

L'enveloppe budgétaire des projets spéciaux est de 14,4 millions de dollars pour l'année 2009. Il s'agit d'une hausse de 3,5 millions de dollars par rapport au budget 2008. Pour l'année budgétaire 2009, la totalité de l'augmentation vient du coût de formation et d'intégration des nouveaux autobus remplaçant la première génération d'autobus à plancher surbaissé.

Cette enveloppe permet d'assumer des dépenses non capitalisables associées à la réalisation de projets majeurs.

Service de la dette – autobus et métro

Les investissements majeurs requis à la modernisation de nos équipements et infrastructures exercent une pression à la hausse sur le service de la dette net. La hausse du service de la dette est moins significative que lors du dernier budget (8,2 % versus 31,5 %). Cet écart est principalement dû au programme de subvention SOFIL (subvention au comptant) et au report de financement.

Virement au fonds de roulement

Le fonds de roulement, au montant de 7 millions de dollars, a été créé en 1996 afin de faciliter l'acquisition d'immobilisations. Les immobilisations au comptant assumées par le fonds de roulement doivent être imputées à la dépense sur une période de cinq ans à compter de l'année qui suit celle de l'acquisition. Pour 2009, la dépense s'élèvera à 2,1 millions de dollars.

Dépenses imprévues

Le budget 2009 prévoit un montant de 5,8 millions de dollars. La Loi sur les sociétés de transport en commun, effective depuis le 1^{er} janvier 2002, permet de créer une réserve d'au plus 1,5 % des dépenses pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation. Cette réserve ne représente pour 2009 que 0,6 % des dépenses.

BUDGET 2009

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

S Sommaire des dépenses par mode de transport 2008 – 2009

S Autobus et métro

Dépenses 2008 – 2009

Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009

S Transport adapté

Dépenses 2008 – 2009

Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009

BUDGET 2009

SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2008 – 2009

(en milliers de dollars)	Budget 2009	Proportion des dépenses	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Autobus et métro						
Dépenses liées à l'exploitation	835 925	81,3 %	761 532	778 284	74 392	9,8
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	11 212	1,1 %	11 309	9 056	(97)	(0,9)
Projets spéciaux	14 408	1,4 %	10 858	6 858	3 550	32,7
Service de la dette	105 691	10,3 %	97 700	82 604	7 991	8,2
Virement au fonds de roulement	2 059	0,1 %	1 390	1 377	669	48,1
	<u>133 370</u>	<u>12,9 %</u>	<u>121 257</u>	<u>99 895</u>	<u>12 113</u>	<u>10,0</u>
	<u>969 295</u>	<u>94,2 %</u>	<u>882 790</u>	<u>878 179</u>	<u>86 505</u>	<u>9,8</u>
Transport adapté						
Dépenses liées à l'exploitation	53 529	5,2 %	49 526	48 399	4 003	8,1
Dépenses imprévues	5 836	0,6 %	5 722		114	2,0
Total	1 028 660	100,0 %	938 038	926 578	90 622	9,7

BUDGET 2009

DÉPENSES 2008 – 2009 AUTOBUS ET MÉTRO

(en milliers de dollars)	Budget 2009	Proportion des dépenses	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	418 698	43,2 %	391 313	382 699	27 385	7,0
Heures supplémentaires	31 239	3,2 %	29 399	37 406	1 841	6,3
Primes diverses et autres paiements	43 569	4,5 %	42 956	42 366	612	1,4
Avantages sociaux	82 848	8,5 %	73 270	74 096	9 578	13,1
	<u>576 354</u>	<u>59,5 %</u>	<u>536 939</u>	<u>536 567</u>	<u>39 416</u>	<u>7,3</u>
Cotisations aux régimes publics	47 547	4,9 %	44 202	43 807	3 345	7,6
Coût de la CSST	11 480	1,2 %	10 717	11 567	764	7,1
	<u>59 027</u>	<u>6,1 %</u>	<u>54 919</u>	<u>55 374</u>	<u>4 109</u>	<u>7,5</u>
	<u>635 382</u>	<u>65,6 %</u>	<u>591 857</u>	<u>591 941</u>	<u>43 524</u>	<u>7,4</u>
Biens et services						
Dépenses majeures	6 124	0,6 %	5 293	5 899	831	15,7
Énergie, taxes et permis	84 389	8,7 %	71 229	73 852	13 159	18,5
Services professionnels	8 072	0,8 %	4 647	9 193	3 424	73,7
Services techniques et autres services	28 192	2,9 %	24 792	24 719	3 400	13,7
Matériel et fournitures	44 469	4,6 %	40 855	41 890	3 613	8,8
Location	8 011	0,8 %	6 841	6 954	1 170	17,1
Financement des opérations	4 482	0,5 %	3 482	4 482	1 000	28,7
Dépenses diverses	16 805	1,7 %	12 535	19 353	4 271	34,1
	<u>200 543</u>	<u>20,7 %</u>	<u>169 675</u>	<u>186 343</u>	<u>30 868</u>	<u>18,2</u>
	<u>835 925</u>	<u>86,2 %</u>	<u>761 532</u>	<u>778 284</u>	<u>74 392</u>	<u>9,8</u>
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	11 212	1,2 %	11 309	9 056	(97)	(0,9)
Projets spéciaux	14 408	1,5 %	10 858	6 858	3 550	32,7
Service de la dette - autobus et métro	105 691	10,9 %	97 700	82 604	7 991	8,2
Virement au fonds de roulement	2 059	0,2 %	1 390	1 377	669	48,1
	<u>133 370</u>	<u>13,8 %</u>	<u>121 257</u>	<u>99 895</u>	<u>12 113</u>	<u>10,0</u>
Total	969 295	100,0 %	882 790	878 179	86 505	9,8

BUDGET 2009

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2008 – 2009 AUTOBUS ET MÉTRO

(en milliers d'heures)	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	386	352	340	34	9,6
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	183	177	170	5	3,0
Professionnels syndiqués	373	371	378	2	0,5
Employés de bureau syndiqués	1 174	1 103	1 112	72	6,5
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	715	642	644	73	11,3
Commis divisionnaires et autres	291	290	294	1	0,4
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	309	281	285	28	9,8
Agents de surveillance	255	199	195	56	28,1
Chauffeurs, opérateurs et autres	7 318	6 994	6 858	324	4,6
Employés d'entretien	4 389	4 295	4 289	94	2,2
	<u>15 392</u>	<u>14 704</u>	<u>14 564</u>	<u>688</u>	<u>4,7</u>
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3	3	3		(0,3)
Commis divisionnaires et autres	1	1	1		(0,3)
Agents de surveillance	14	11	9	2	18,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	184	177	206	7	3,7
Employés d'entretien	69	69	74		0,5
	<u>270</u>	<u>261</u>	<u>293</u>	<u>9</u>	<u>3,5</u>
Heures supplémentaires					
Professionnels syndiqués et non syndiqués	1	1	3		19,6
Employés de bureau syndiqués	20	20	23		0,7
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	49	45	72	4	8,8
Commis divisionnaires et autres	32	28	29	4	14,4
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	15	13	25	1	10,6
Agents de surveillance	9	8	7	1	18,6
Chauffeurs, opérateurs et autres	501	436	546	65	14,9
Employés d'entretien	186	228	278	(42)	(18,3)
	<u>812</u>	<u>778</u>	<u>984</u>	<u>34</u>	<u>4,4</u>
	<u>16 475</u>	<u>15 743</u>	<u>15 841</u>	<u>732</u>	<u>4,6</u>
Heures liées aux investissements					
	<u>143</u>	<u>147</u>	<u>147</u>	<u>(3)</u>	<u>(2,3)</u>
Total	16 618	15 890	15 988	728	4,6

BUDGET 2009

DÉPENSES 2008 – 2009 TRANSPORT ADAPTÉ

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2009	Proportion des dépenses	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	13 019	24,3 %	12 649	12 380	370	2,9
Heures supplémentaires	1 004	1,9 %	947	1 232	57	6,0
Primes diverses et autres paiements	1 596	3,0 %	1 665	1 633	(69)	(4,1)
Avantages sociaux	2 241	4,2 %	2 122	2 094	120	5,6
	<u>17 860</u>	<u>33,4 %</u>	<u>17 383</u>	<u>17 338</u>	<u>477</u>	<u>2,7</u>
Cotisations aux régimes publics	1 492	2,8 %	1 451	1 429	41	2,8
Coût de la CSST	162	0,3 %	161	199	1	0,8
	<u>1 654</u>	<u>3,1 %</u>	<u>1 612</u>	<u>1 628</u>	<u>42</u>	<u>2,6</u>
	<u>19 513</u>	<u>36,5 %</u>	<u>18 994</u>	<u>18 966</u>	<u>519</u>	<u>2,7</u>
Biens et services						
Dépenses majeures	1 587	3,0 %	1 639	1 619	(51)	(3,1)
Énergie	767	1,4 %	623	574	145	23,2
Services professionnels	99	0,2 %	97	131	2	2,0
Services techniques et autres services	29 564	55,2 %	26 189	25 196	3 375	12,9
Matériel et fournitures	708	1,3 %	720	720	(12)	(1,6)
Location	14	0,0 %	14	14		
Dépenses diverses	79	0,1 %	78	66	1	1,9
	<u>32 819</u>	<u>61,3 %</u>	<u>29 359</u>	<u>28 320</u>	<u>3 460</u>	<u>11,8</u>
	<u>52 333</u>	<u>97,8 %</u>	<u>48 353</u>	<u>47 286</u>	<u>3 979</u>	<u>8,2</u>
Autres dépenses						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 196	2,2 %	1 173	1 113	23	2,0
Total	53 529	100,0 %	49 526	48 399	4 003	8,1

BUDGET 2009

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2008 – 2009 TRANSPORT ADAPTÉ

<i>(en milliers d'heures)</i>	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	19	17	18	2	12,1
Employés de bureau syndiqués	21	21	20		(0,4)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	25	25	24		(0,3)
Commis divisionnaires et autres	118	116	116	2	1,5
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4	4	4		(0,4)
Chauffeurs, opérateurs et autres	247	248	241	(1)	(0,3)
Employés d'entretien	46	46	47		(0,4)
	<u>480</u>	<u>477</u>	<u>470</u>	<u>3</u>	<u>0,6</u>
Heures CSST					
Commis divisionnaires et autres	1	1	1		(0,3)
Chauffeurs, opérateurs et autres	7	7	9		(0,1)
Employés d'entretien	1	1	1		(0,4)
	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>10</u>		<u>(0,1)</u>
Heures supplémentaires					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	2		
Commis divisionnaires et autres	11	11	14	1	8,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	10	10	9		
Employés d'entretien	2	2	6		
	<u>25</u>	<u>24</u>	<u>31</u>	<u>1</u>	<u>3,6</u>
Total	513	510	511	4	0,7

BUDGET 2009

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

- S Sommaire des unités administratives
- S Réseau des autobus
- S Réseau du métro
- S Services de soutien opérationnel
- S Gestion des services partagés
- S Planification, marketing et communications
- S Services corporatifs

BUDGET 2009

SOMMAIRE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Réseau des autobus					
Dollars (<i>en milliers</i>)	388 189	359 237	362 628	28 953	8,1
Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	8 399	8 049	8 000	349	4,3
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	567 740	555 639	700 696	12 101	2,2
Heures liées aux investissements (<i>en heures</i>)	21 083	21 164	21 164	(82)	(0,4)
Réseau du métro					
Dollars (<i>en milliers</i>)	212 237	198 419	200 869	13 818	7,0
Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	4 277	4 152	4 117	126	3,0
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	179 362	162 995	225 117	16 367	10,0
Heures liées aux investissements (<i>en heures</i>)	83 296	86 385	86 385	(3 090)	(3,6)
Services de soutien opérationnel					
Dollars (<i>en milliers</i>)	102 280	95 272	95 246	7 008	7,4
Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	1 715	1 627	1 603	88	5,4
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	40 411	34 137	33 537	6 274	18,4
Heures liées aux investissements (<i>en heures</i>)	38 976	39 220	39 220	(244)	(0,6)
Gestion des services partagés					
Dollars (<i>en milliers</i>)	56 011	47 915	51 204	8 096	16,9
Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	835	794	793	41	5,2
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	20 097	20 391	20 391	(294)	(1,4)
Planification, marketing et communications					
Dollars (<i>en milliers</i>)	23 939	17 472	20 817	6 467	37,0
Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	335	254	260	81	31,9
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	4 510	4 510	4 510		
Services corporatifs					
Dollars (<i>en milliers</i>)	6 823	5 939	5 600	885	14,9
Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	101	89	83	12	13,3
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	35	35	35		

BUDGET 2009

RÉSEAU DES AUTOBUS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	206 597	194 559	192 594	12 038	6,2
Heures supplémentaires	21 113	20 463	26 071	650	3,2
Primes diverses et autres paiements	28 195	28 417	28 030	(221)	(0,8)
Avantages sociaux	36 449	33 090	32 806	3 359	10,2
Cotisations aux régimes publics	24 717	23 162	22 907	1 555	6,7
Coût de la CSST	3 058	2 901	3 539	157	5,4
	<u>320 130</u>	<u>302 592</u>	<u>305 947</u>	<u>17 539</u>	5,8
Biens et services					
Dépenses majeures	2 084	1 592	1 665	492	30,9
Énergie	40 245	31 042	30 995	9 203	29,6
Services professionnels	20	20	90		
Services techniques et autres services	881	881	493		
Matériel et fournitures	22 381	20 902	21 229	1 479	7,1
Location	22	22	16		
Dépenses diverses	545	304	311	240	78,9
	<u>66 178</u>	<u>54 763</u>	<u>54 799</u>	<u>11 415</u>	20,8
	<u>386 308</u>	<u>357 355</u>	<u>360 746</u>	<u>28 953</u>	8,1
Dépenses liées aux investissements	<u>1 881</u>	<u>1 882</u>	<u>1 882</u>	<u>(1)</u>	0,0
Total	388 189	359 237	362 628	28 953	8,1

Note : L'impact de l'augmentation de l'offre de service représente un coût de 16,1 millions de dollars.

BUDGET 2009

RÉSEAU DES AUTOBUS

	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	70	68	68	2	2,7
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	4	4		
Professionnels syndiqués	26	19	19	7	39,7
Employés de bureau syndiqués	80	52	62	28	53,9
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	324	285	283	39	13,6
Commis divisionnaires et autres	195	196	197	(1)	(0,3)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	137	123	125	14	11,5
Chauffeurs, opérateurs et autres	5 700	5 498	5 404	202	3,7
Employés d'entretien	1 702	1 652	1 651	51	3,1
	<u>8 238</u>	<u>7 896</u>	<u>7 813</u>	<u>342</u>	<u>4,3</u>
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	1		
Commis divisionnaires et autres	1	1	1		
Chauffeurs, opérateurs et autres	132	125	154	7	5,7
Employés d'entretien	26	26	31		
	<u>161</u>	<u>154</u>	<u>187</u>	<u>7</u>	<u>4,5</u>
Total	8 399	8 049	8 000	349	4,3
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels syndiqués			1 386		
Employés de bureau syndiqués	418	290	2 711	128	44,1
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	12 558	14 144	24 561	(1 586)	(11,2)
Commis divisionnaires et autres	26 023	23 023	24 614	3 000	13,0
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	5 521	4 482	16 120	1 039	23,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	406 832	349 874	416 755	56 957	16,3
Employés d'entretien	116 388	163 826	214 550	(47 438)	(29,0)
Total	567 740	555 639	700 696	12 101	2,2
Heures liées aux investissements (en heures)					
Total	21 083	21 164	21 164	(82)	(0,4)

BUDGET 2009

RÉSEAU DU MÉTRO

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	111 466	104 203	104 660	7 263	7,0
Heures supplémentaires	7 378	6 448	8 869	930	14,4
Primes diverses et autres paiements	11 085	10 957	10 774	128	1,2
Avantages sociaux	19 171	17 526	17 394	1 645	9,4
Cotisations aux régimes publics	12 763	11 995	11 889	769	6,4
Coût de la CSST	1 632	1 604	1 604	28	1,7
	<u>163 495</u>	<u>152 732</u>	<u>155 190</u>	<u>10 763</u>	<u>7,0</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	2 576	2 557	2 817	19	0,7
Énergie	23 232	21 635	22 235	1 597	7,4
Services professionnels	75		70	75	100,0
Services techniques et autres services	1 580	1 003	1 303	577	57,6
Matériel et fournitures	14 471	13 565	14 012	906	6,7
Location	1 224	1 254	1 335	(30)	(2,4)
Dépenses diverses	105	96	383	8	8,6
	<u>43 263</u>	<u>40 110</u>	<u>42 156</u>	<u>3 152</u>	<u>7,9</u>
	<u>206 757</u>	<u>192 842</u>	<u>197 345</u>	<u>13 915</u>	<u>7,2</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>5 479</u>	<u>5 576</u>	<u>3 523</u>	<u>(97)</u>	<u>(1,7)</u>
Total	<u>212 237</u>	<u>198 419</u>	<u>200 869</u>	<u>13 818</u>	<u>7,0</u>

Note : L'impact de l'augmentation de l'offre de service et de l'amélioration du service à la clientèle représente un coût de 5,4 millions de dollars.

BUDGET 2009

RÉSEAU DU MÉTRO

	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	49	47	49	2	4,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	2	2		
Professionnels syndiqués	16	16	16		
Employés de bureau syndiqués	91	86	93	5	6,0
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	367	335	340	32	9,6
Commis divisionnaires et autres	31	29	31	2	6,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	134	122	124	12	9,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 507	1 459	1 416	48	3,3
Employés d'entretien	1 992	1 967	1 958	25	1,3
	<u>4 189</u>	<u>4 063</u>	<u>4 028</u>	<u>126</u>	<u>3,1</u>
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1	1		
Chauffeurs, opérateurs et autres	51	52	52	(1)	(1,0)
Employés d'entretien	36	36	36		
	<u>88</u>	<u>89</u>	<u>89</u>		
Total	4 277	4 152	4 117	126	3,0
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels syndiqués	270	270	735		
Employés de bureau syndiqués	4 056	4 056	5 306		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	35 311	29 778	46 342	5 533	18,6
Commis divisionnaires et autres	4 600	3 600	3 600	1 000	27,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	6 869	6 579	6 579	290	4,4
Chauffeurs, opérateurs et autres	92 366	84 321	128 164	8 045	9,5
Employés d'entretien	35 890	34 391	34 391	1 499	4,4
Total	179 362	162 995	225 117	16 367	10,0
Heures liées aux investissements (en heures)					
Total	83 296	86 385	86 385	(3 090)	(3,6)

BUDGET 2009

SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	54 849	51 520	50 681	3 329	6,5
Heures supplémentaires	1 694	1 436	1 414	259	18,0
Primes diverses et autres paiements	2 073	1 931	1 910	142	7,3
Avantages sociaux	9 691	8 608	8 552	1 082	12,6
Cotisations aux régimes publics	5 640	5 164	5 129	477	9,2
Coût de la CSST	362	324	283	38	11,7
	<u>74 309</u>	<u>68 982</u>	<u>67 970</u>	<u>5 326</u>	<u>7,7</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	628	628	628		
Services professionnels	2 613	2 470	3 462	143	5,8
Services techniques et autres services	13 736	13 237	13 237	499	3,8
Matériel et fournitures	5 265	4 906	5 088	359	7,3
Location	163	148	148	15	10,2
Dépenses diverses	1 715	1 050	1 062	665	63,3
	<u>24 120</u>	<u>22 439</u>	<u>23 625</u>	<u>1 681</u>	<u>7,5</u>
	<u>98 429</u>	<u>91 421</u>	<u>91 595</u>	<u>7 007</u>	<u>7,7</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>3 852</u>	<u>3 851</u>	<u>3 651</u>	<u>1</u>	<u>0,0</u>
Total	<u>102 280</u>	<u>95 272</u>	<u>95 246</u>	<u>7 008</u>	<u>7,4</u>

Note : Tous les services qui soutiennent directement les opérations du Réseau des autobus et celui du métro sont regroupés sous cette rubrique.

BUDGET 2009

SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL

	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	129	109	107	20	18,8
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	131	132	128		
Professionnels syndiqués	193	202	198	(9)	(4,7)
Employés de bureau syndiqués	435	426	423	9	2,1
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	19	19	17		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	38	37	37	1	3,9
Agents de surveillance	255	199	195	56	28,1
Employés d'entretien	496	487	484	9	1,9
	<u>1 696</u>	<u>1 610</u>	<u>1 589</u>	<u>86</u>	<u>5,3</u>
Heures CSST					
Agents de surveillance	14	11	9	2	18,8
Employés d'entretien	5	5	5		
	<u>19</u>	<u>17</u>	<u>15</u>	<u>2</u>	<u>14,4</u>
Total	1 715	1 627	1 603	88	5,4
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	500	300	700	200	66,7
Professionnels syndiqués	254	254	254		
Employés de bureau syndiqués	4 613	4 613	4 613		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1 100	1 100	1 100		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	1 890	1 821	1 821	69	3,8
Agents de surveillance	8 914	7 514	6 514	1 400	18,6
Employés d'entretien	23 140	18 535	18 535	4 605	24,8
Total	40 411	34 137	33 537	6 274	18,4
Heures liées aux investissements (en heures)					
Total	38 976	39 220	39 220	(244)	(0,6)

BUDGET 2009

GESTION DES SERVICES PARTAGÉS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	27 851	25 931	25 666	1 920	7,4
Heures supplémentaires	854	856	856	(1)	(0,2)
Primes diverses et autres paiements	1 130	1 028	1 028	103	10,0
Avantages sociaux	4 928	4 368	4 368	560	12,8
Cotisations aux régimes publics	2 877	2 663	2 663	214	8,1
Coût de la CSST	22	22	22		
	<u>37 664</u>	<u>34 867</u>	<u>34 602</u>	<u>2 797</u>	8,0
Biens et services					
Dépenses majeures	36	36	36		
Autres taxes, permis et assurances	23			23	100,0
Services professionnels	405	405	658		
Services techniques et autres services	8 561	6 467	6 467	2 094	32,4
Matériel et fournitures	1 851	1 133	1 197	718	63,4
Location	527	280	318	248	88,4
Dépenses diverses	6 944	4 729	7 927	2 216	46,9
	<u>18 347</u>	<u>13 049</u>	<u>16 602</u>	<u>5 299</u>	40,6
Total	56 011	47 915	51 204	8 096	16,9

BUDGET 2009

GESTION DES SERVICES PARTAGÉS

	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	88	82	76	6	7,1
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	7		
Professionnels syndiqués	43	41	39	2	5,6
Employés de bureau syndiqués	434	410	410	24	5,8
Commis divisionnaires et autres	65	65	65		
Employés d'entretien	198	189	195	9	4,8
	<u>834</u>	<u>793</u>	<u>792</u>	<u>41</u>	<u>5,2</u>
Heures CSST					
Employés d'entretien	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>		
Total	835	794	793	41	5,2
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels syndiqués	194	194	194		
Employés de bureau syndiqués	7 517	7 517	7 517		
Commis divisionnaires et autres	1 300	1 300	1 300		
Employés d'entretien	11 086	11 380	11 380	(294)	(2,6)
Total	20 097	20 391	20 391	(294)	(1,4)

BUDGET 2009

PLANIFICATION, MARKETING ET COMMUNICATIONS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	11 328	9 041	8 814	2 287	25,3
Heures supplémentaires	199	196	196	3	1,7
Primes diverses et autres paiements	711	362	362	349	96,6
Avantages sociaux	2 021	1 561	1 561	460	29,4
Cotisations aux régimes publics	1 182	905	905	277	30,6
Coût de la CSST	20	20	20		
	<u>15 461</u>	<u>12 084</u>	<u>11 857</u>	<u>3 377</u>	27,9
Biens et services					
Services professionnels	4 183	1 052	4 302	3 131	297,6
Services techniques et autres services	1 801	1 648	1 648	153	9,3
Matériel et fournitures	266	115	126	151	131,6
Location	20	20	20		
Dépenses diverses	2 207	2 552	2 863	(345)	(13,5)
	<u>8 478</u>	<u>5 387</u>	<u>8 960</u>	<u>3 090</u>	57,4
Total	23 939	17 472	20 817	6 467	37,0

Heures liées à l'exploitation *(en milliers d'heures)*

Heures régulières					
Gestionnaires	32	30	24	2	6,6
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	6		
Professionnels syndiqués	82	81	92	2	1,9
Employés de bureau syndiqués	97	95	94	1	1,5
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	6	4	4	2	49,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	111	37	38	74	201,8
	<u>334</u>	<u>253</u>	<u>259</u>	<u>81</u>	32,0
Heures CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres	1	1	1		
Total	335	254	260	81	31,9

Heures supplémentaires liées à l'exploitation *(en heures)*

Employés de bureau syndiqués	3 010	3 010	3 010		
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 500	1 500	1 500		
Total	4 510	4 510	4 510		

BUDGET 2009

SERVICES CORPORATIFS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2009	Budget 2008	Prévision 2008	Budget 09 vs budget 08 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	4 090	3 473	3 231	617	17,8
Heures supplémentaires	1	1	1		
Primes diverses et autres paiements	77	55	55	22	39,0
Avantages sociaux	695	578	578	117	20,2
Cotisations aux régimes publics	367	314	314	53	16,9
	<u>5 230</u>	<u>4 421</u>	<u>4 179</u>	<u>809</u>	<u>18,3</u>
Biens et services					
Services professionnels	679	604	514	75	12,4
Services techniques et autres services	250	250	265		
Matériel et fournitures	34	34	37		
Location	109	109	109		
Dépenses diverses	521	520	495	1	0,1
	<u>1 593</u>	<u>1 518</u>	<u>1 420</u>	<u>76</u>	<u>5,0</u>
Total	6 823	5 939	5 600	885	14,9

Heures liées à l'exploitation *(en milliers d'heures)*

Heures régulières					
Gestionnaires	18	16	17	2	12,3
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	33	27	23	6	22,0
Professionnels syndiqués	13	13	13		
Employés de bureau syndiqués	37	33	30	4	12,2
	<u>101</u>	<u>89</u>	<u>83</u>	<u>12</u>	<u>13,3</u>

Heures supplémentaires liées à l'exploitation *(en heures)*

Employés de bureau syndiqués	<u>35</u>	<u>35</u>	<u>35</u>		
Total	35	35	35		

BUDGET 2009

PERSPECTIVES FINANCIÈRES DES INVESTISSEMENTS

- S Programme triennal d'immobilisations 2009 – 2010 – 2011
- S Évolution de la dette et du service de la dette

BUDGET 2009

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2009 – 2010 – 2011

La STM est en phase de renouvellement de ses équipements et de modernisation de ses infrastructures. Les principaux projets qui influenceront les investissements au cours des prochaines années sont, pour le Réseau du métro, le renouvellement des voitures de métro, Réno-Systèmes et la rénovation des stations. Tandis que ceux du Réseau des autobus concernent l'acquisition d'autobus, le renouvellement de certaines infrastructures, l'établissement de mesures prioritaires et d'un système d'exploitation

Pour les années 2009 à 2011, les besoins de financement sont de l'ordre de 2 milliards de dollars. La dette totale estimée est respectivement de 163,7 millions de dollars pour 2009, 235 millions de dollars pour 2010 et 316,8 millions de dollars pour 2011.

Des programmes d'aide et de subvention des divers paliers gouvernementaux permettent d'absorber une partie du coût de cette dette, mais il en demeure que le service de dette croît assurément chaque année et même très fortement à partir de 2010.

La portion du service de la dette admissible à une subvention est de 60,1 % pour la période de 2009 à 2011 comparativement à 53,3 % pour la période de 2004 à 2008.

Le service de la dette net sera de 69,7 millions de dollars en 2009, de 94,6 millions de dollars en 2010 et de 117,7 millions de dollars en 2011. Entre les années 2009 à 2011, la hausse sera de 69 %.

Le service de la dette net représente 7,47 % des dépenses d'exploitation, bien en-deçà de la limite de 16 % que la Société s'est fixée.

BUDGET 2009

ÉVOLUTION DE LA DETTE ET DU SERVICE DE LA DETTE

Dette

(en millions de dollars)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Projection 2010	Projection 2011
Dette totale	478	535	554	677	676	681	951	1 037	1 509	2 143	2 680
Dette - trains de banlieue	(46)	(39)	(34)	(34)	(28)	(9)					
Dette excluant les trains de banlieue	432	496	520	642	648	672	951	1 037	1 509	2 143	2 680
Portion de la dettes assumée par :											
MTQ ¹	(184)	(189)	(194)	(257)	(259)	(264)	(465)	(524)	(828)	(1 196)	(1 501)
Fonds d'amortissement	(83)	(114)	(126)	(119)	(121)	(114)	(117)	(117)	(128)	(178)	(276)
Dettes nettes	165	193	200	266	267	295	369	396	553	770	902

Service de la dette

(en millions de dollars)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Projection 2010	Projection 2011
Autobus et métro											
Service de la dette brut	78,5	78,6	89,2	87,5	95,9	95,5	105,5	132,5	163,7	235,0	316,8
Subventions	(43,2)	(43,9)	(48,3)	(45,7)	(50,9)	(50,8)	(53,6)	(75,9)	(94,0)	(140,4)	(199,1)
Service de la dette net	35,3	34,7	40,8	41,8	45,0	44,8	51,9	56,6	69,7	94,6	117,7
Trains de banlieue											
Service de la dette brut	15,1	14,3	9,2	7,6	7,5	5,7	2,0	-	-	-	-
Contributions régionales	(15,1)	(14,3)	(9,2)	(7,6)	(7,5)	(5,7)	(2,0)	-	-	-	-
Service de la dette net	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette net	35,3	34,7	40,8	41,8	45,0	44,8	51,9	56,6	69,7	94,6	117,7

¹ Ministère des Transports du Québec

BUDGET 2009

INDICATEURS DE PERFORMANCE

- S Introduction
- S Revenus totaux
- S Revenus d'exploitation – Autobus et métro
- S Revenus d'exploitation – Autobus et métro par déplacement
- S Achalandage – Autobus et métro
- S Aide métropolitaine – Autobus et métro
- S Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation –
Autobus et métro
- S Contribution municipale
- S Dépenses totales
- S Dépenses totales de rémunération et de biens et services
- S Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro
- S Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro par déplacement
- S Heures régulières et supplémentaires
- S Heures de service – Autobus
- S Kilomètres parcourus – Autobus et voitures de métro
- S Dépenses liées au transport adapté par déplacement
- S Déplacements en minibus et taxi – Transport adapté
- S Dette brute et nette de la STM
- S Service de la dette net – Autobus et métro

BUDGET 2009

INTRODUCTION

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation financière de la STM pour la période de 2000 à 2009. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 2000. 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 de 2000 à 2009, est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2008 et 2009 sont des prévisions.

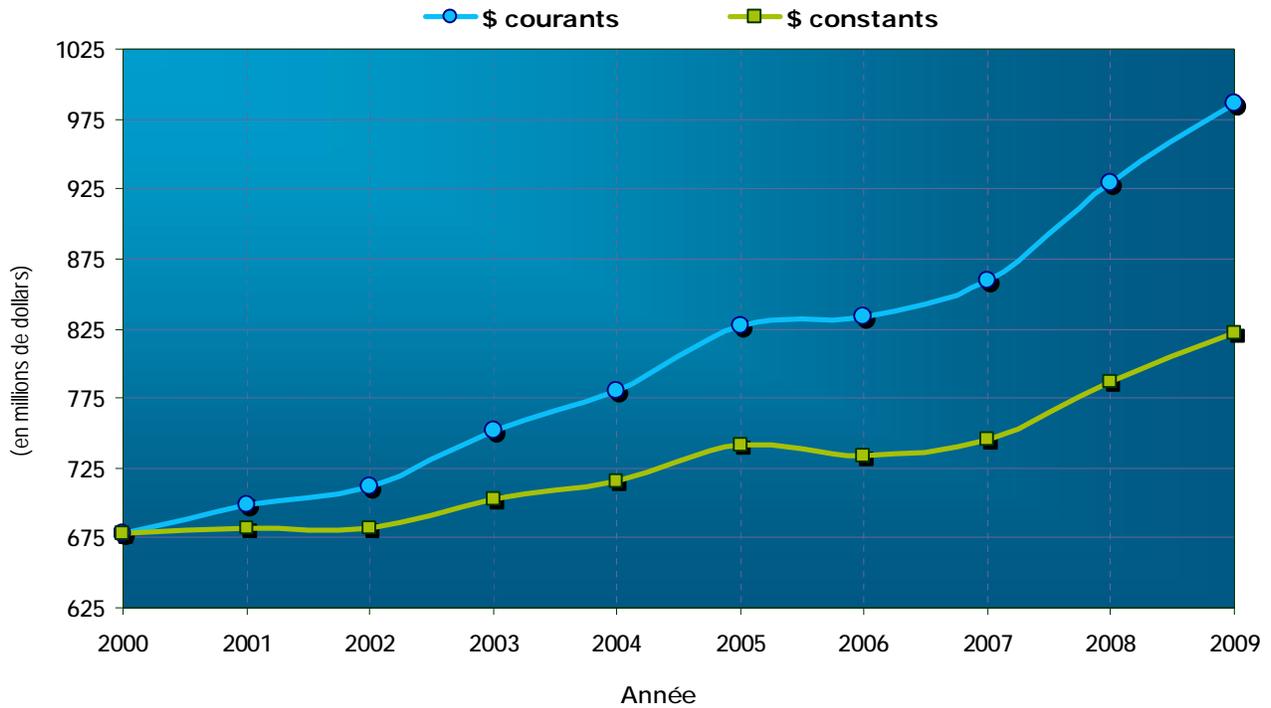
IPC Montréal	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Prévision 2009
	1,000	1,024	1,045	1,070	1,091	1,115	1,135	1,153	1,180	1,200
Variation en %		2,39	2,02	2,38	1,94	2,24	1,78	1,57	2,30	1,70

Source : Statistique Canada pour les années de 2000 à 2007.

BUDGET 2009

REVENUS TOTAUX

(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	678,0	698,7	712,0	751,5	780,5	827,5	833,2	858,7	929,0	986,7	45,5 %
\$ constants	678,0	682,3	681,3	702,3	715,4	742,1	734,1	744,8	787,3	822,2	21,3 %



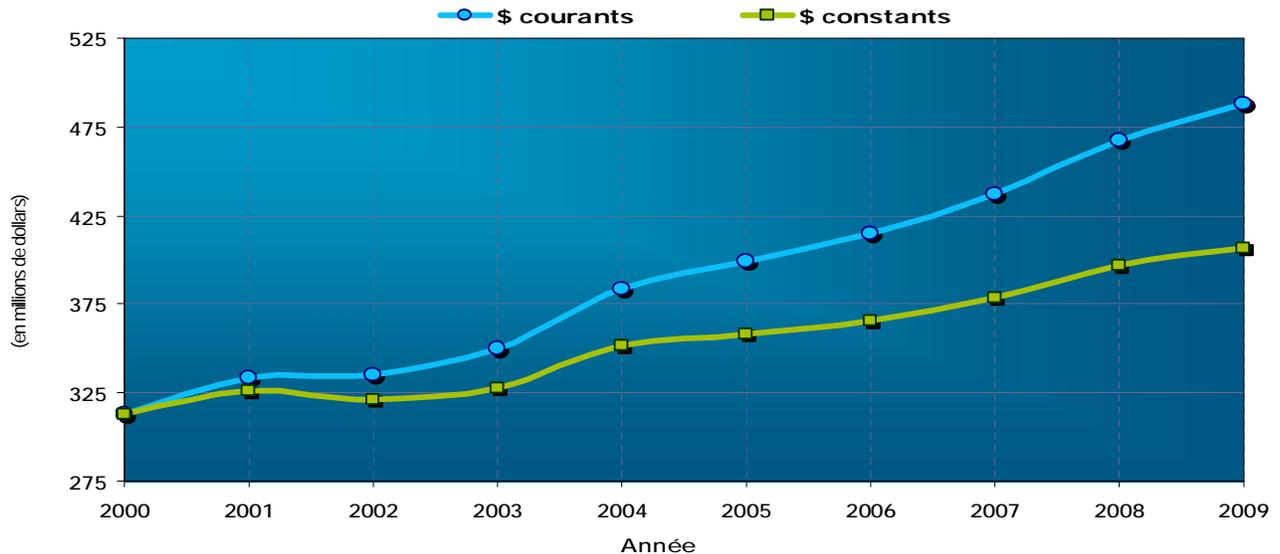
Note : Les revenus totaux excluent les nouvelles sources de revenus et le surplus reporté.

La prévision 2008 comprend un surplus reporté provenant de la contribution spéciale de la Ville de Montréal de 2007 ainsi qu'une contribution spéciale pour 2008.

BUDGET 2009

REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

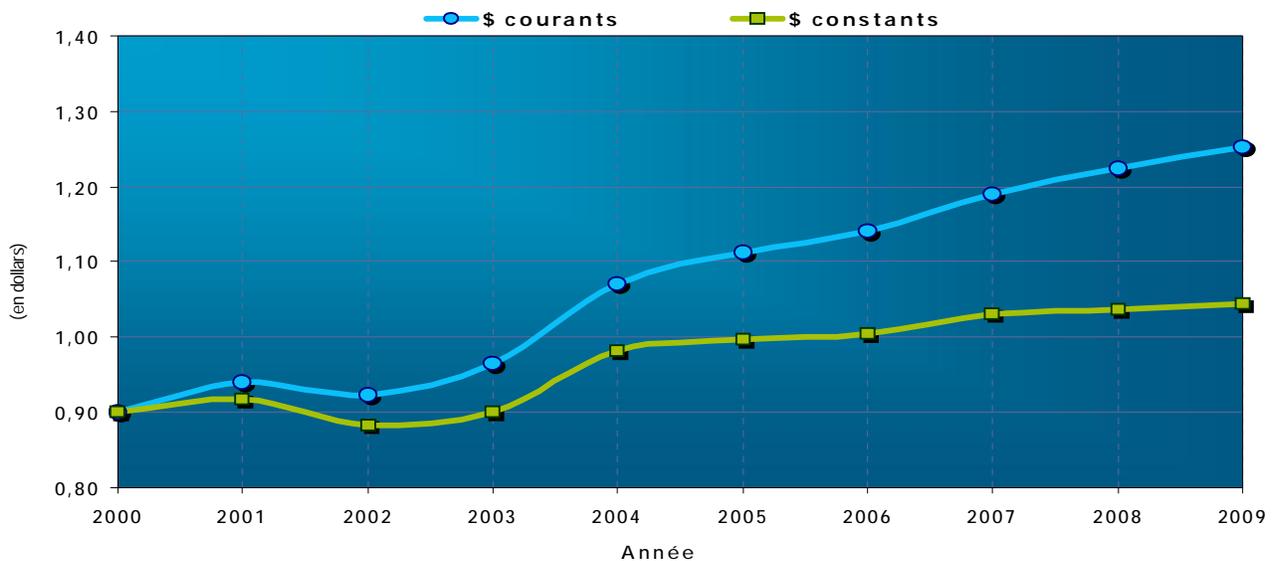
(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	312,9	333,4	335,3	350,2	383,6	399,4	414,5	437,0	467,7	488,3	56,1 %
\$ constants	312,9	325,6	320,9	327,3	351,6	358,2	365,2	379,0	396,4	406,9	30,1 %



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

REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

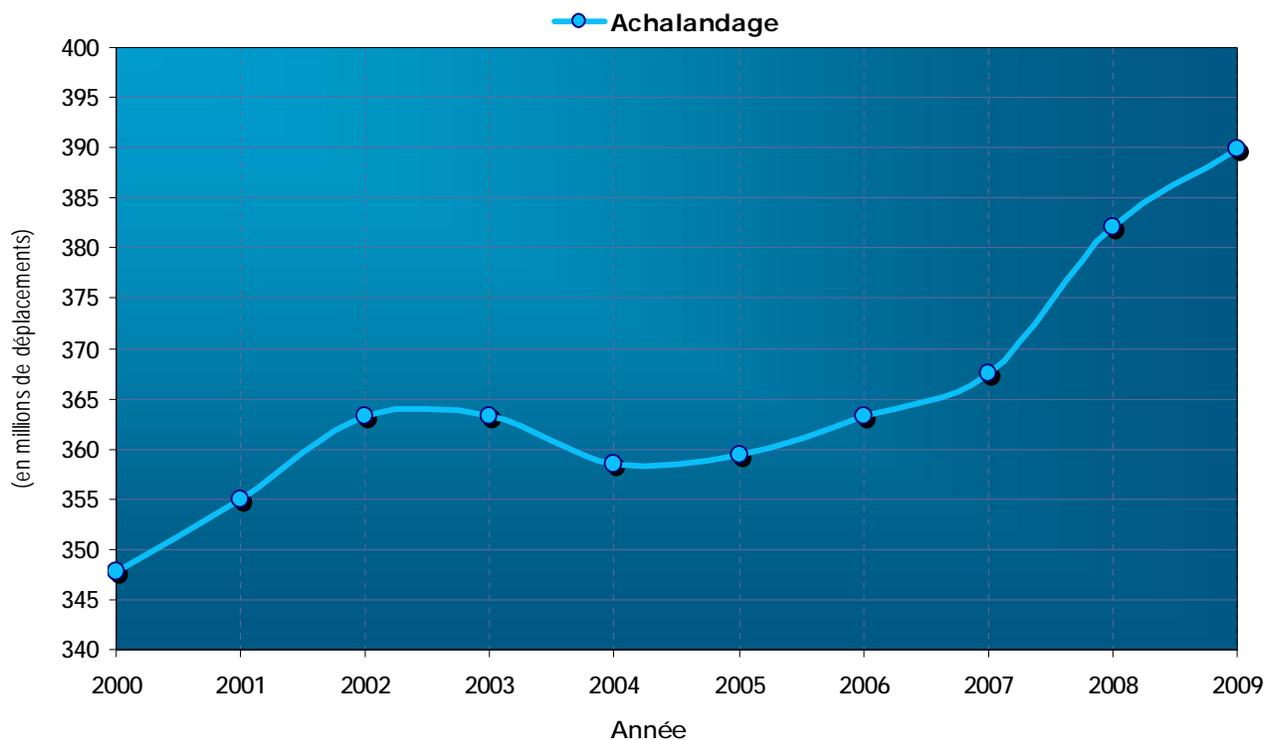
(en dollars)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	0,90	0,94	0,92	0,96	1,07	1,11	1,14	1,19	1,22	1,25	39,2 %
\$ constants	0,90	0,92	0,88	0,90	0,98	1,00	1,00	1,03	1,04	1,04	16,0 %



BUDGET 2009

ACHALANDAGE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
Achalandage	347,8	354,9	363,2	363,2	358,4	359,3	363,3	367,5	382,2	389,8	12,1 %

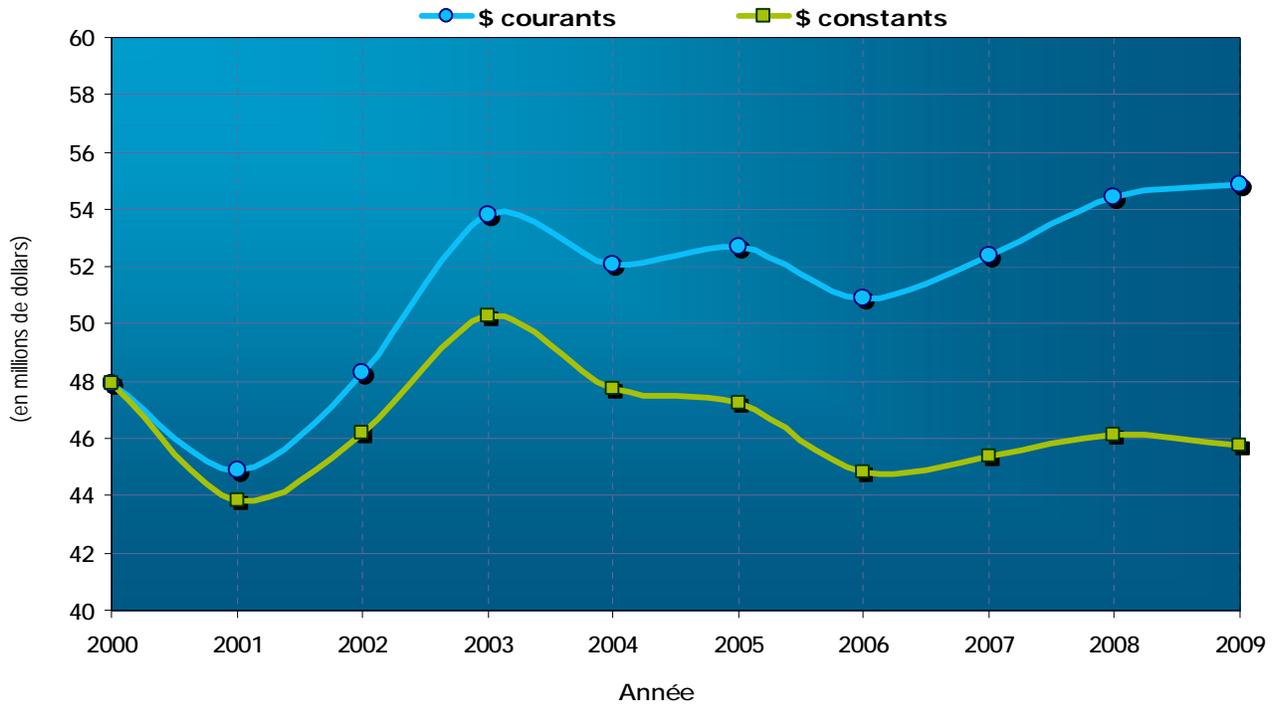


Note : Les diverses initiatives entreprises pour améliorer le service depuis 2006 se traduisent par une hausse remarquable de l'achalandage.

BUDGET 2009

AIDE MÉTROPOLITAINE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	47,9	44,9	48,3	53,8	52,1	52,7	50,9	52,4	54,5	54,9	54,9	14,6 %
\$ constants	47,9	43,8	46,2	50,3	47,8	47,3	44,8	45,4	46,2	45,7	45,7	-4,5 %



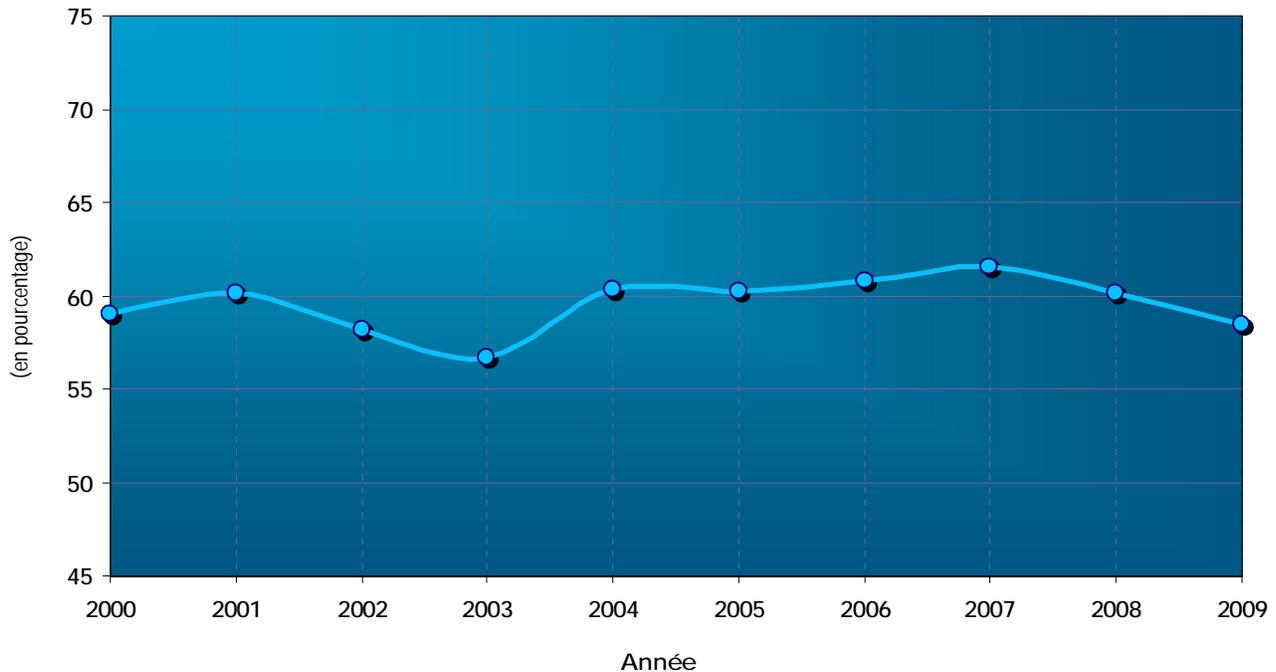
Note : Cette aide métropolitaine est versée par l'AMT.

BUDGET 2009

TAUX D'AUTOFINANCEMENT DES DÉPENSES D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

(en pourcentage)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
Taux	58,98	60,10	58,21	56,65	60,31	60,25	60,82	61,57	60,10	58,41	-1,0 %

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

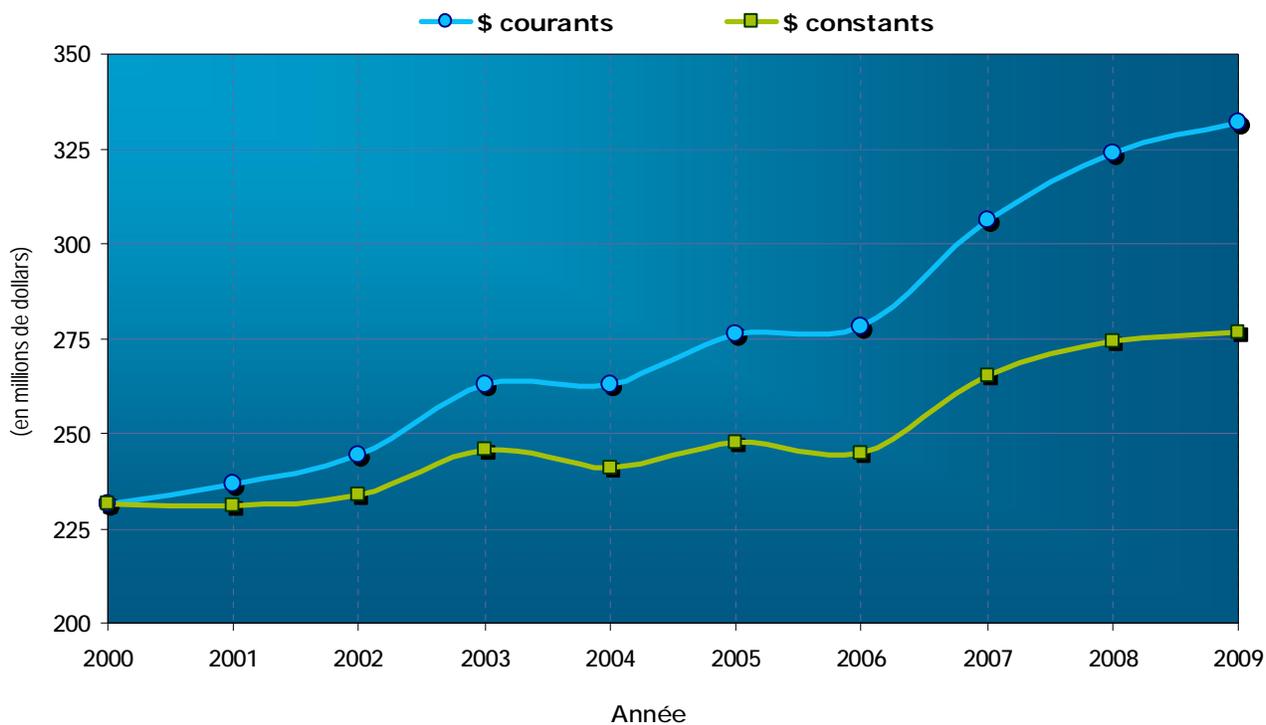


Note : Pour la période de 2000 à 2002 inclusivement, la Société a bénéficié d'un congé de contribution, d'environ 30 millions de dollars par année, aux régimes de retraite offerts à ses employés. La baisse en 2002 est attribuable, en grande partie, à l'introduction de la carte Privilège permettant aux étudiants de 18 à 25 ans d'acheter une CAM à tarif réduit. La baisse de 2008 et 2009 provient principalement des coûts liés à l'amélioration du service à la clientèle et à l'augmentation des coûts de l'énergie.

BUDGET 2009

CONTRIBUTION MUNICIPALE

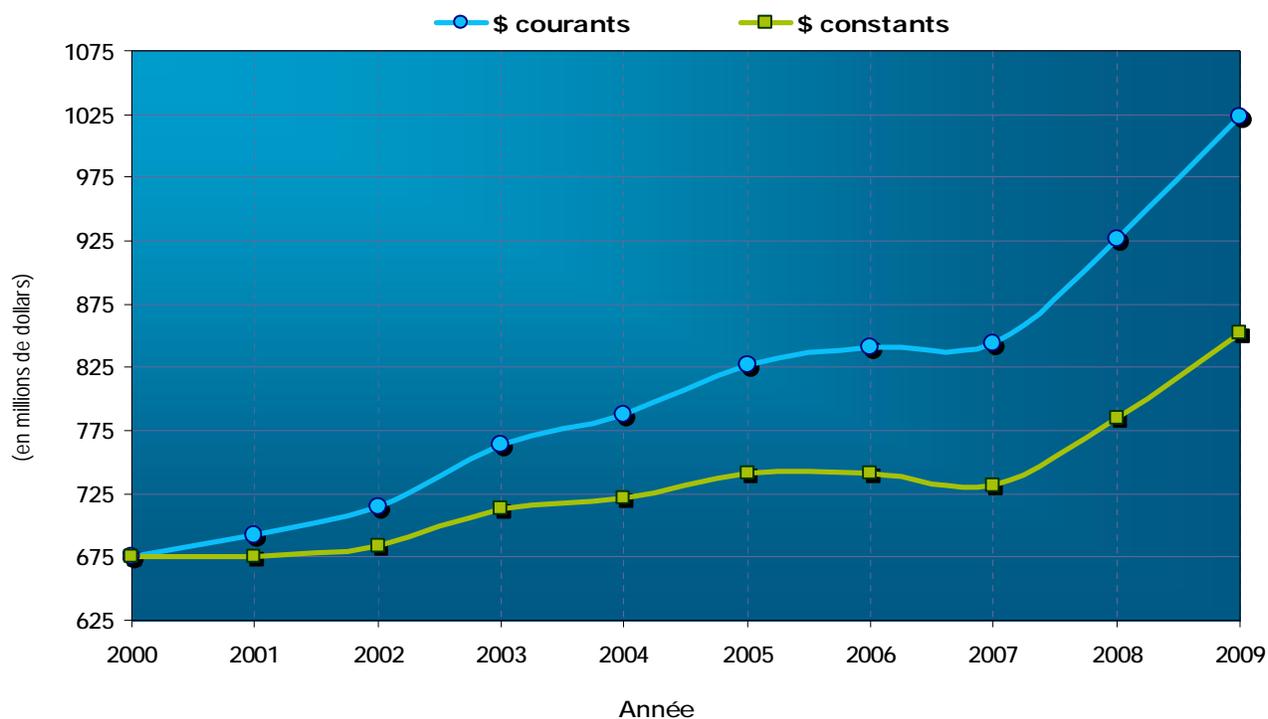
(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	231,6	236,6	244,1	263,0	263,0	276,2	278,0	306,0	323,7	332,0	43,4 %
\$ constants	231,6	231,1	233,6	245,8	241,1	247,7	244,9	265,4	274,3	276,7	19,5 %



BUDGET 2009

DÉPENSES TOTALES

(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	675,1	691,9	715,1	764,0	787,1	826,5	841,5	843,5	926,6	1 022,8	1 022,8	51,5 %
\$ constants	675,1	675,7	684,3	714,0	721,4	741,2	741,4	731,6	785,2	852,3	852,3	26,2 %

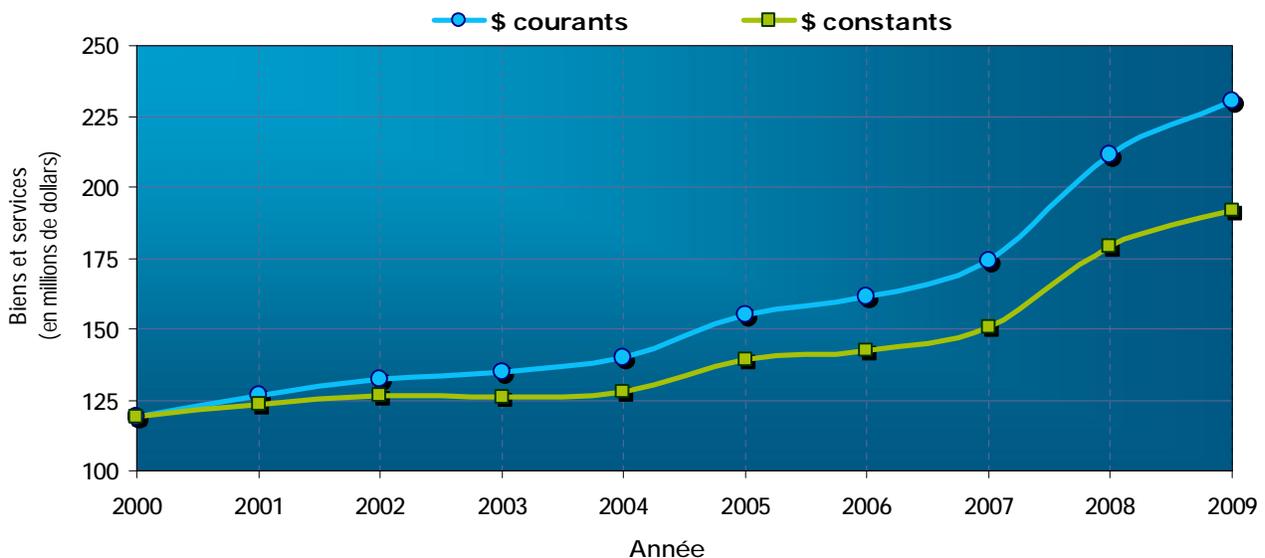
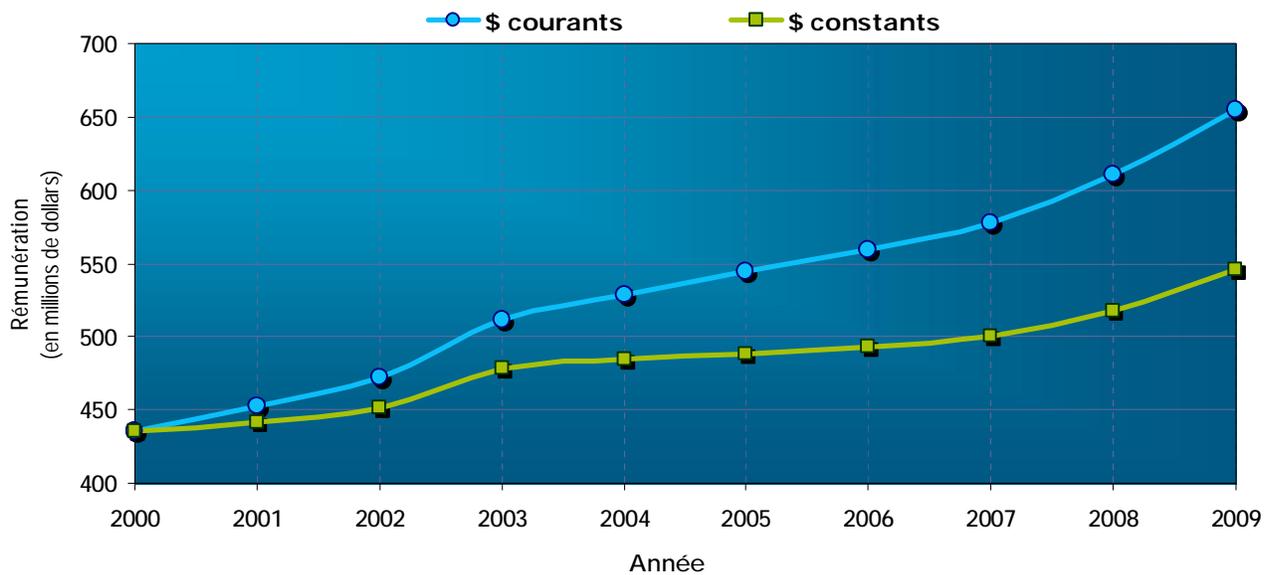


Note : Les dépenses totales excluent les dépenses imprévues et le déficit reporté. Pour la période de 2000 à 2002 inclusivement, la Société a bénéficié d'un congé de contribution, d'environ 30 millions de dollars par année, aux régimes de retraite offerts à ses employés.

BUDGET 2009

DÉPENSES TOTALES DE RÉMUNÉRATION ET DE BIENS ET SERVICES

(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
Dépenses totales de rémunération											
\$ courants	435,6	452,4	472,3	512,0	528,2	544,3	559,6	577,0	610,9	654,9	50,3 %
\$ constants	435,6	441,8	451,9	478,5	484,1	488,2	493,1	500,5	517,7	545,7	25,3 %
Dépenses totales en biens et services											
\$ courants	119,3	126,3	132,1	134,6	139,8	154,9	161,4	173,8	211,3	230,1	92,9 %
\$ constants	119,3	123,4	126,4	125,8	128,1	138,9	142,2	150,7	179,1	191,7	60,7 %

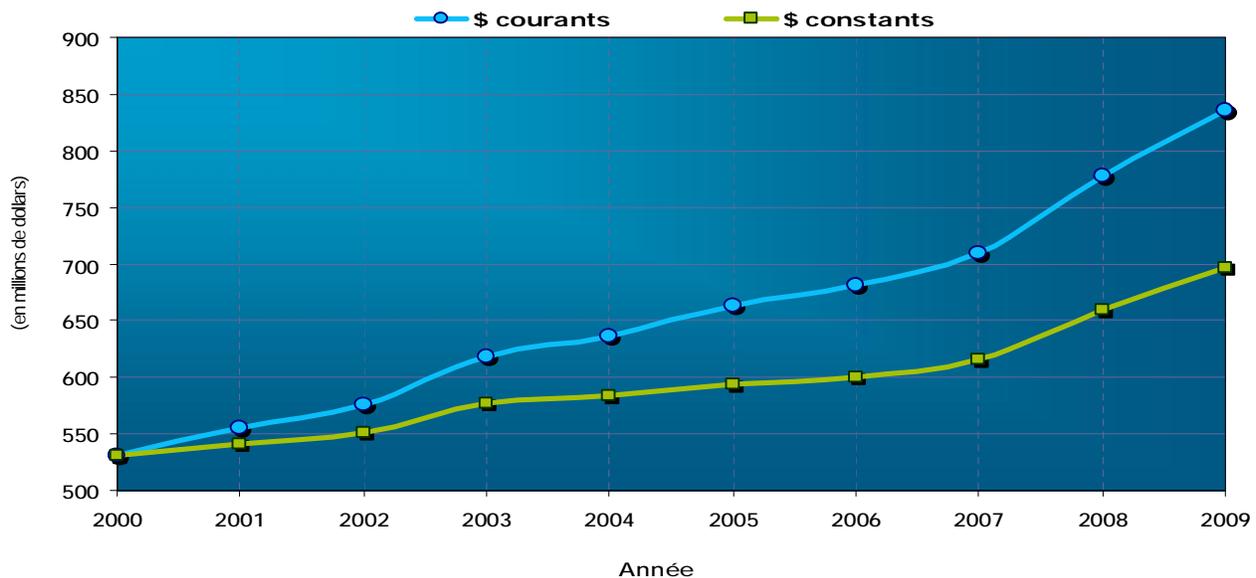


Note : Les dépenses en biens et services excluent les frais de financement des opérations, les dépenses liées aux investissements, les dépenses imprévues, le déficit reporté et les dépenses liées à l'administration des régimes de retraite de la STM.

BUDGET 2009

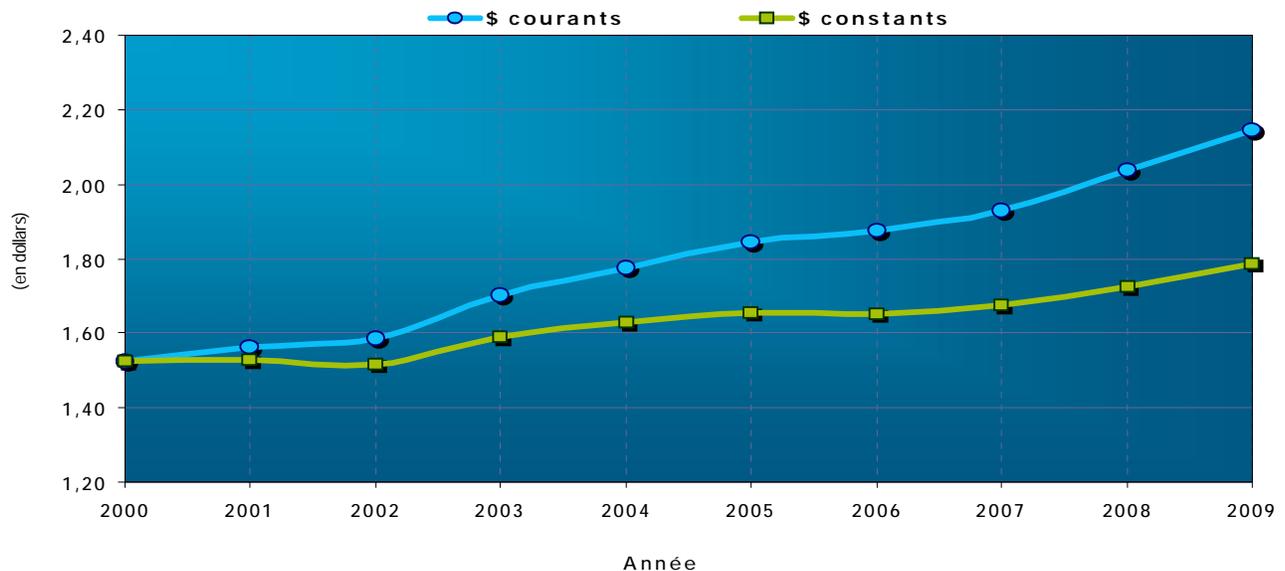
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	530,5	554,8	576,0	618,1	636,1	662,9	681,4	709,7	778,3	835,9	57,6 %
\$ constants	530,5	541,8	551,2	577,7	583,0	594,5	600,4	615,5	659,6	696,6	31,3 %



DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

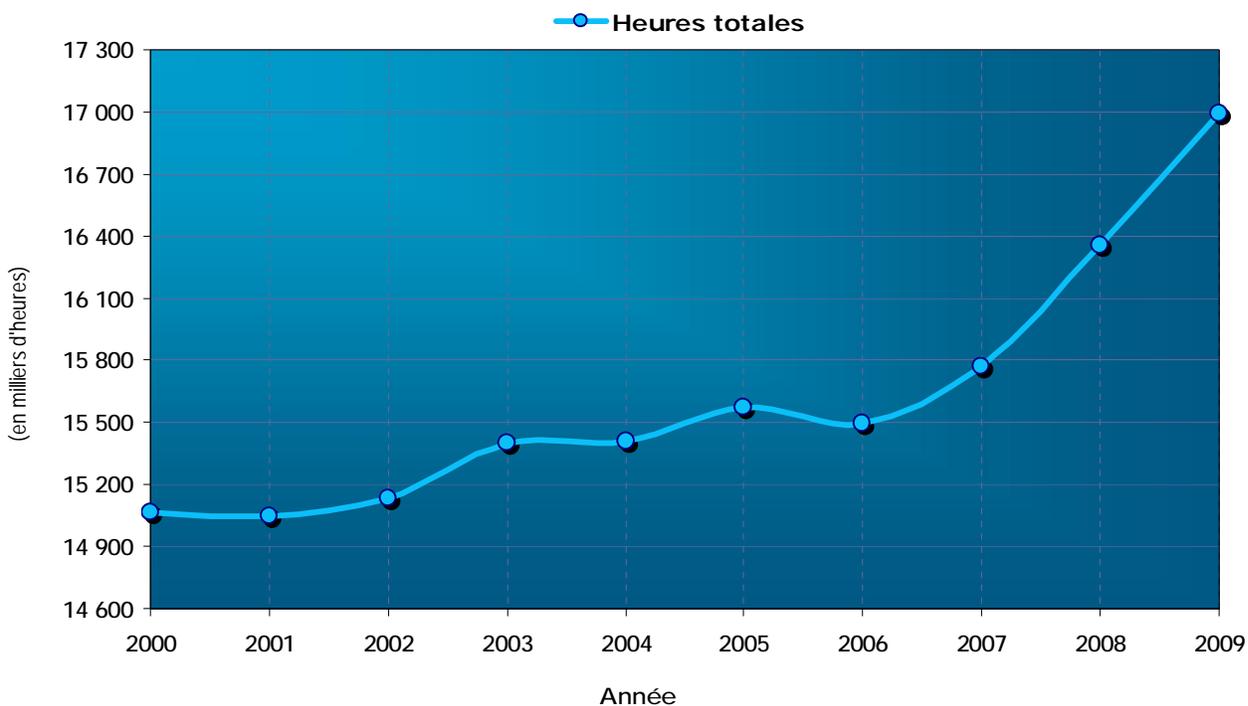
(en dollars)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	1,53	1,56	1,59	1,70	1,77	1,84	1,88	1,93	2,04	2,14	40,6 %
\$ constants	1,53	1,53	1,52	1,59	1,63	1,65	1,65	1,67	1,73	1,79	17,1 %



BUDGET 2009

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES

(en milliers)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
Heures régulières	14 195	14 340	14 376	14 536	14 434	14 568	14 412	14 622	15 337	16 151	13,8 %
Heures supplémentaires	867	709	759	867	972	1 005	1 083	1 149	1 016	837	-3,4 %
Heures totales	15 062	15 049	15 135	15 403	15 406	15 573	15 495	15 770	16 352	16 988	12,8 %

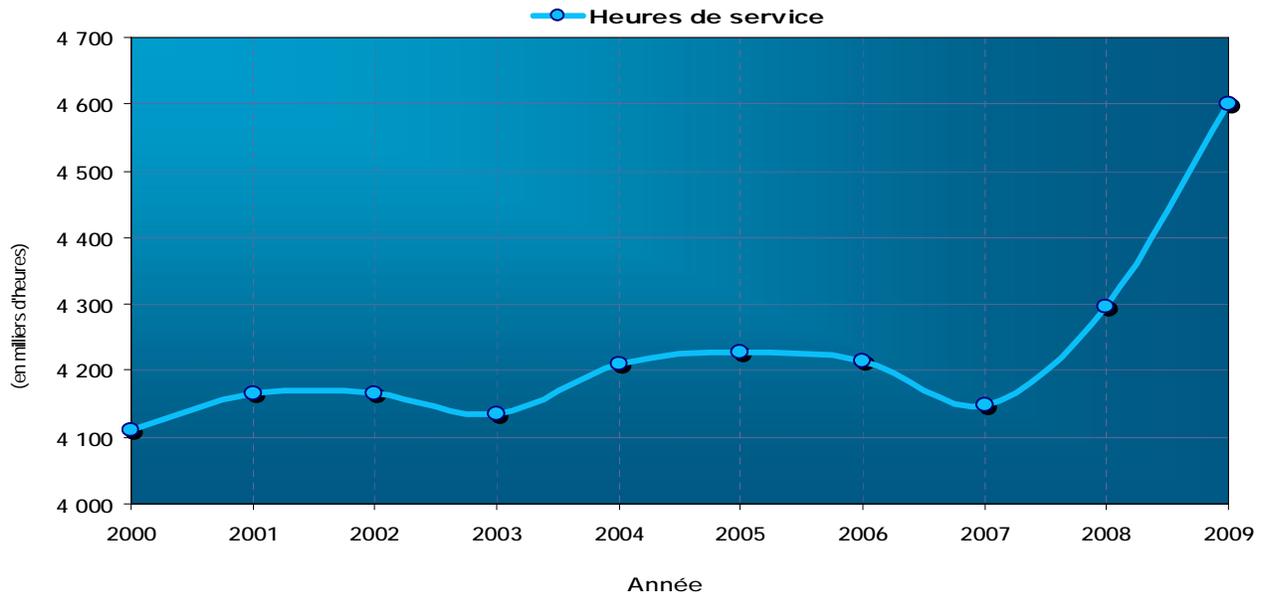


Note : Ces graphiques excluent les heures liées aux investissements.

BUDGET 2009

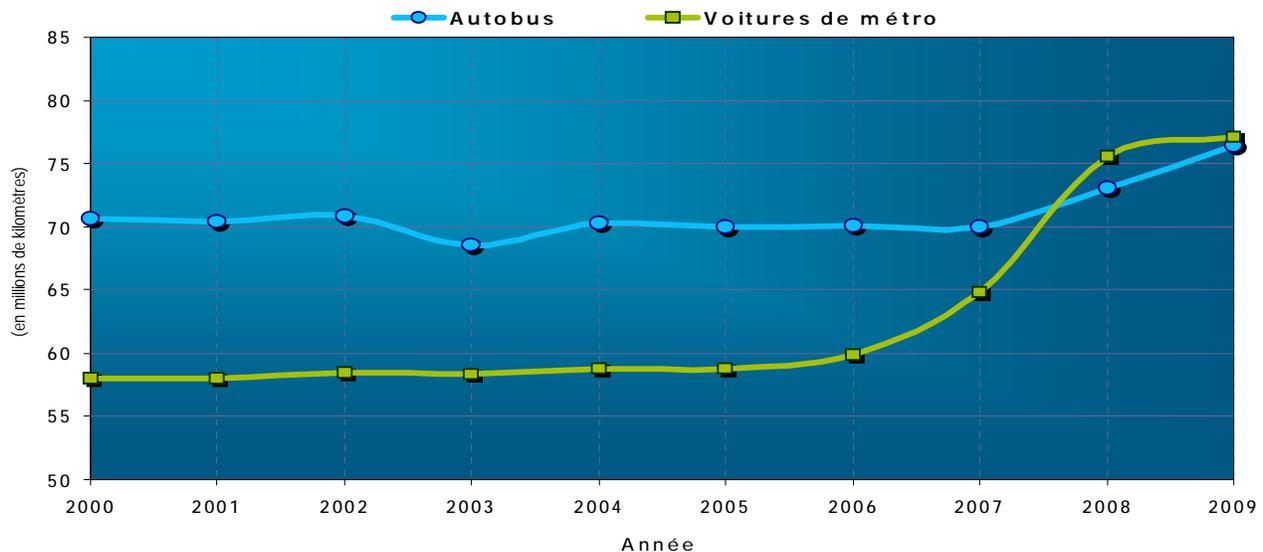
HEURES DE SERVICE – AUTOBUS

(en milliers)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
Heures de service	4 110,7	4 165,0	4 166,0	4 135,4	4 210,4	4 226,7	4 214,7	4 147,0	4 295,0	4 600,3	11,9 %



KILOMÈTRES PARCOURUS – AUTOBUS ET VOITURES DE MÉTRO

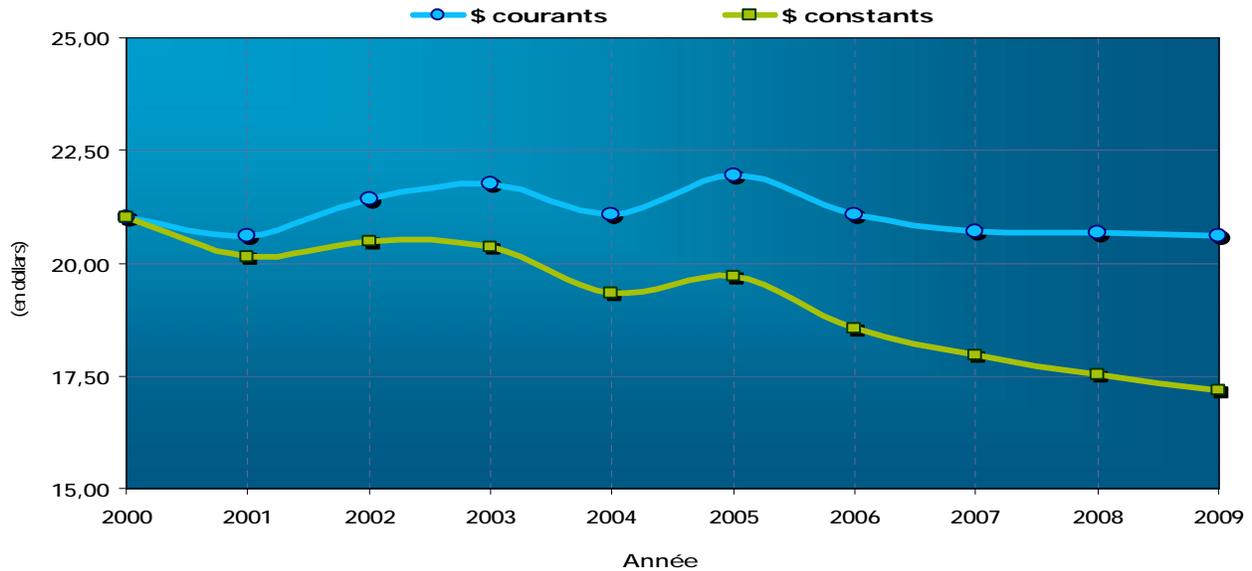
(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
Autobus	70,6	70,4	70,8	68,5	70,3	70,0	70,1	70,0	73,0	76,5	8,3 %
Voitures de métro	58,0	58,0	58,5	58,4	58,8	58,8	59,8	64,8	75,6	77,1	33,0 %



BUDGET 2009

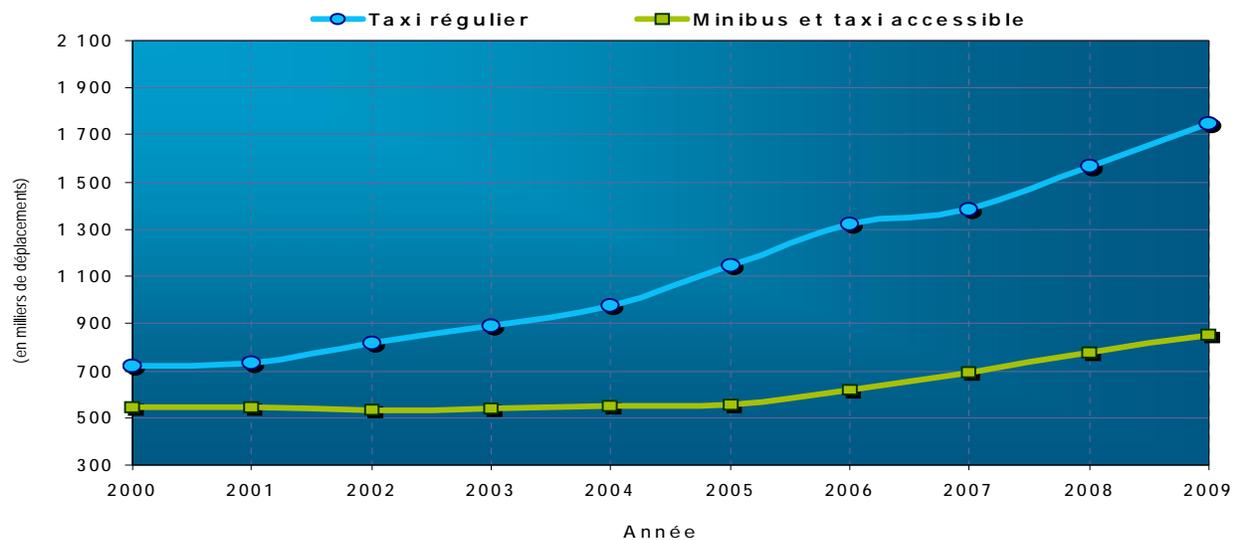
DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT ADAPTÉ PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	21,00	20,62	21,41	21,77	21,09	21,95	21,06	20,70	20,67	20,60	-1,9 %
\$ constants	21,00	20,14	20,49	20,35	19,33	19,69	18,55	17,96	17,52	17,17	-18,2 %



DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXI – TRANSPORT ADAPTÉ

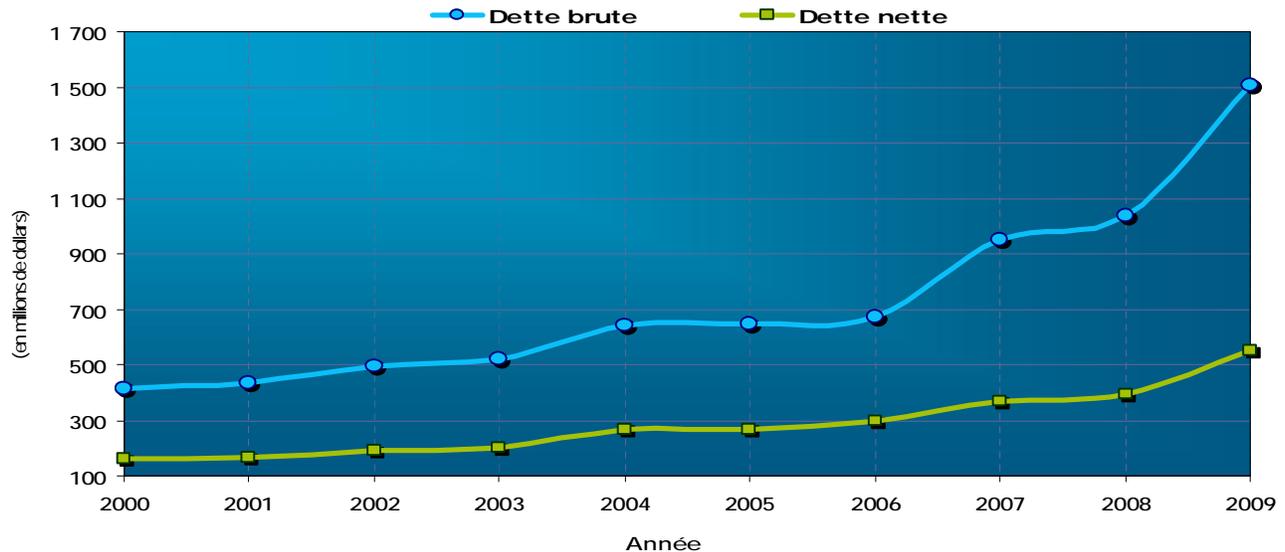
(en milliers)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
Minibus	469	465	463	450	451	397	403	392	413	441	-6,0 %
Taxi régulier	720	732	815	892	975	1 144	1 322	1 385	1 567	1 746	142,6 %
Taxi accessible	73	82	72	89	97	158	215	300	361	411	462,8 %
Total	1 262	1 279	1 350	1 431	1 524	1 699	1 941	2 077	2 342	2 598	105,9 %



BUDGET 2009

DETTE BRUTE ET NETTE DE LA STM

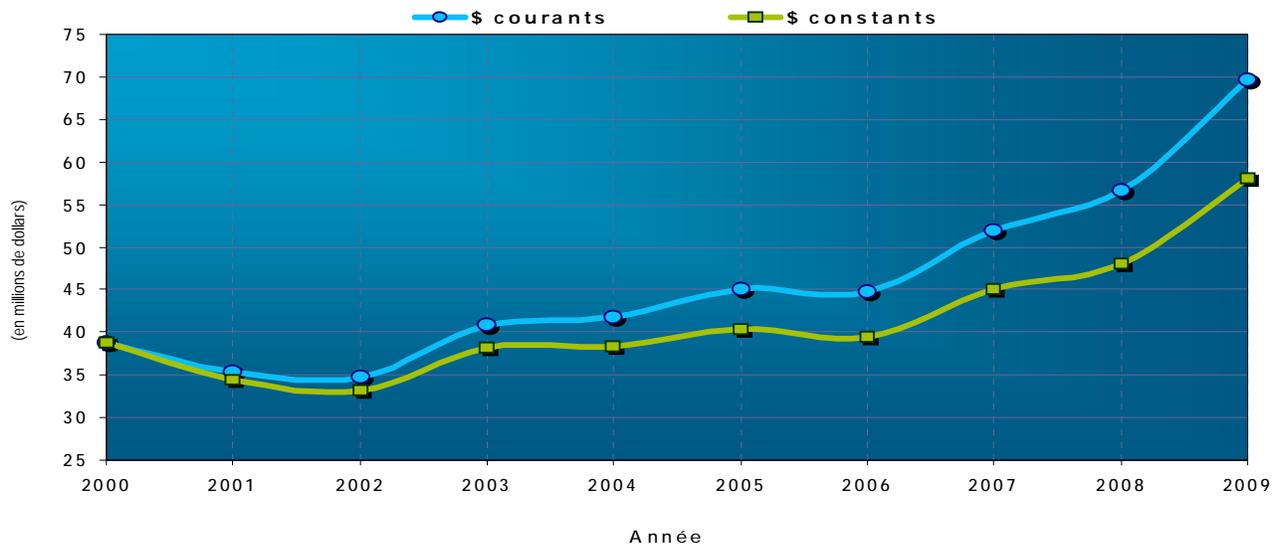
(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
Dettes brute	415,7	432,0	496,0	519,9	642,4	647,6	672,5	951,2	1 037,3	1 508,8	262,9 %
Dettes nette	160,5	164,9	192,6	200,1	266,4	267,5	295,3	369,3	395,7	553,0	244,6 %



Note : Excluant les trains de banlieue dont le financement s'est terminé en 2007.

SERVICE DE LA DETTE NET – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
\$ courants	38,7	35,3	34,7	40,8	41,8	45,0	44,8	51,9	56,6	69,7	79,9 %
\$ constants	38,7	34,4	33,2	38,1	38,3	40,4	39,4	45,0	48,0	58,1	49,9 %



BUDGET 2009

TITRES DE TRANSPORT

- S Titres de transport – Tarifs ordinaires et réduits
- S Vente de titres
- S Grille tarifaire – Villes nord-américaines

BUDGET 2009

TITRES DE TRANSPORT – TARIFS ORDINAIRES ET RÉDUITS

(en dollars)	2000	2001	2002	Janvier 2003	Juillet 2003	2004	2005	2006	2007	2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
CAM mensuelle												
Tarif ordinaire												
\$ courants	47,00	48,50	50,00	52,00	54,00	59,00	61,00	63,00	65,00	66,25	68,50	45,7%
\$ constants	47,00	47,36	47,85	48,60	50,47	54,08	54,71	55,51	56,37	56,14	57,08	21,4%
Tarif réduit												
\$ courants	20,00	22,50	25,00	26,00	27,00	31,00	32,50	33,75	35,00	36,00	37,00	85,0%
\$ constants	20,00	21,97	23,92	24,30	25,23	28,41	29,15	29,74	30,36	30,51	30,83	54,2%
CAM hebdo												
Tarif ordinaire												
\$ courants	12,50	13,50	14,00	15,00	16,00	18,00	18,00	18,50	19,00	19,25	20,00	60,0%
\$ constants	12,50	13,18	13,40	14,02	14,95	16,50	16,14	16,30	16,48	16,31	16,67	33,3%
Tarif réduit												
\$ courants	6,50	6,75	7,00	7,50	8,00	9,50	9,75	10,25	10,75	11,00	11,25	73,1%
\$ constants	6,50	6,59	6,70	7,01	7,48	8,71	8,74	9,03	9,32	9,32	9,37	44,2%
Billets (6)												
Tarif ordinaire												
\$ courants	1,38	1,42	1,50	1,58	1,67	1,83	1,88	1,92	1,96	2,00	2,13	54,5%
\$ constants	1,38	1,38	1,44	1,48	1,56	1,68	1,68	1,69	1,70	1,69	1,77	28,8%
Tarif réduit												
\$ courants	0,71	0,71	0,75	0,79	0,83	0,92	0,96	1,00	1,04	1,08	1,13	58,8%
\$ constants	0,71	0,69	0,72	0,74	0,78	0,84	0,86	0,88	0,90	0,92	0,94	32,3%
Billets (10) sur carte OPUS seulement												
Tarif ordinaire												
\$ courants											2,00	
\$ constants											1,67	
Tarif réduit												
\$ courants											1,08	
\$ constants											0,90	
Billets - Stations Cartier, De la Concorde et Montmorency												
Tarif ordinaire												
\$ courants									2,75	2,75	2,75	
\$ constants									2,39	2,33	2,29	
Tarif réduit												
\$ courants									1,75	1,75	1,75	
\$ constants									1,52	1,48	1,46	
Espèces												
Tarif ordinaire												
\$ courants	2,00	2,00	2,25	2,25	2,50	2,50	2,50	2,50	2,75	2,75	2,75	37,5%
\$ constants	2,00	1,95	2,15	2,10	2,34	2,29	2,24	2,20	2,39	2,33	2,29	14,6%
Tarif réduit												
\$ courants	1,00	1,00	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,50	1,75	1,75	1,75	75,0%
\$ constants	1,00	0,98	1,20	1,17	1,17	1,15	1,12	1,32	1,52	1,48	1,46	45,8%
Titre touristique												
1 jour												
\$ courants	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	8,00	8,00	9,00	9,00	9,00	9,00	28,6%
\$ constants	7,00	6,84	6,70	6,54	6,54	7,33	7,17	7,93	7,81	7,63	7,50	7,1%
3 jours												
\$ courants	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	16,00	16,00	17,00	17,00	17,00	17,00	21,4%
\$ constants	14,00	13,67	13,40	13,08	13,08	14,67	14,35	14,98	14,74	14,41	14,17	1,2%

BUDGET 2009

VENTE DE TITRES

(en millions de titres)	2000	2001	2002 ¹	2003	2004	2005	2006	2007	Prévision 2008	Budget 2009	Variation % 2000-2009
CAM mensuelle											
Tarif ordinaire	2,26	2,36	1,98	2,07	2,11	2,15	2,22	2,29	2,40	2,44	8,0%
Tarif réduit	1,09	1,05	1,64	1,72	1,65	1,62	1,63	1,64	1,64	1,64	50,3%
Total	3,35	3,41	3,62	3,79	3,76	3,78	3,84	3,93	4,04	4,08	21,8%
CAM hebdo											
Tarif ordinaire	2,76	2,74	2,45	2,10	1,65	1,58	1,54	1,43	1,49	1,48	-46,2%
Tarif réduit	0,17	0,21	0,27	0,29	0,27	0,27	0,25	0,23	0,23	0,23	32,7%
Total	2,93	2,95	2,72	2,39	1,92	1,85	1,79	1,66	1,72	1,71	-41,6%
Billets (6)											
Tarif ordinaire	36,90	37,40	38,78	37,65	36,50	35,55	34,91	36,70	37,40	23,56	-36,1%
Tarif réduit	11,70	12,21	12,99	12,96	13,26	13,32	13,59	13,43	13,55	7,39	-36,8%
Total	48,60	49,61	51,77	50,61	49,76	48,87	48,50	50,14	50,96	30,96	-36,3%
Billets (10) sur carte OPUS seulement											
Tarif ordinaire										15,53	
Tarif réduit										5,67	
Total										21,20	
Billets - Stations Cartier, De la Concorde et Montmorency											
Tarif ordinaire								1,25	2,34	2,52	
Tarif réduit								0,23	0,34	0,16	
Total								1,48	2,68	2,68	
Espèces											
Tarif ordinaire	24,30	25,60	21,58	18,90	19,23	20,14	20,45	17,29	17,92	18,81	-22,6%
Tarif réduit	3,10	3,78	2,68	2,36	2,45	2,64	2,56	1,96	2,09	0,95	-69,4%
Total	27,40	29,38	24,25	21,26	21,68	22,78	23,01	19,25	20,01	19,76	-27,9%
Titre touristique (en milliers de titres)											
1 jour	55,80	47,80	50,40	55,36	59,09	58,49	49,57	50,98	56,51	56,51	1,3%
3 jours	27,10	30,20	33,78	46,52	51,38	52,00	51,50	52,54	57,29	57,29	111,4%
Total	82,90	78,00	84,17	101,88	110,47	110,49	101,08	103,52	113,80	113,80	37,3%

¹ Introduction, à partir du 1^{er} janvier 2002, de la carte Privilège.

BUDGET 2009

GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES

Tarifs ordinaires 2008

(en dollars canadiens)

	Espèces	Billet	Carte mensuelle
Canada			
Montréal	2,75 \$	2,00 \$	66,25 \$
Longueuil	3,25 \$	2,58 \$	76,00 \$
Laval	2,50 \$	2,25 \$	74,00 \$
Québec	2,60 \$	2,45 \$	71,55 \$
Ottawa	3,00 \$	2,00 \$	81,00 \$
Toronto	2,75 \$	2,25 \$	109,00 \$
Winnipeg	2,25 \$	1,95 \$	71,25 \$
Calgary	2,50 \$	2,10 \$	75,00 \$
Edmonton	2,50 \$	2,10 \$	66,50 \$
Vancouver	2,50 \$	1,90 \$	73,00 \$
États-Unis			
Boston	2,55 \$	2,16 \$	75,10 \$
New York	2,55 \$	2,16 \$	81,00 \$
Chicago	2,86 \$	2,55 \$	95,47 \$
Atlanta	2,23 \$	2,23 \$	66,83 \$
Philadelphie	3,50 \$	2,80 \$	99,29 \$
Los Angeles	1,97 \$	1,97 \$	78,92 \$

Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 24 octobre 2008 (1,00 \$ US = 1,2729 \$ CA)

BUDGET 2009

ANNEXES

- S Pratiques de gestion financière
- S Définition des types de revenus
- S Définition des types de dépenses

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Les pratiques de gestion financière de la STM...

L'implantation de pratiques de bonne gestion financière et budgétaire est primordiale pour la Société. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et permettent d'amener l'ensemble des gestionnaires à un niveau supérieur de maîtrise de gestion des fonds publics.

Vous trouverez ci-dessous les principales pratiques de gestion présentement en vigueur. Ces dernières sont ou seront appuyées par une politique ou une directive sectorielle.

Gestion entourant l'équilibre budgétaire

La Loi sur les sociétés de transport en commun mentionne à l'article 119 que le budget ne peut prévoir de dépenses supérieures aux revenus de la Société. Il est fondamental que toute société de transport atteigne l'équilibre budgétaire.

Pour ce faire, la STM a mis en place des processus ainsi que des outils afin de maintenir cet équilibre, et ce, sur une base annuelle et pluriannuelle, soit :

- a. Adoption en décembre 2007 d'un règlement en matière de contrôle et de suivi budgétaire qui prévoit notamment le moyen utilisé pour garantir la disponibilité des crédits préalablement à la prise de toutes décisions autorisant une dépense. Ce règlement s'assure d'une gestion responsable des ressources financières.
- b. Processus d'élaboration d'un cadre financier sur plusieurs années afin de s'assurer d'un équilibre budgétaire à moyen et à long terme.
- c. Processus budgétaire annuel rigoureux et bien documenté permettant une prise de décision efficace. Toujours selon la Loi sur les sociétés de transport en commun, le budget doit prévoir une réserve d'au plus 1,5 % des dépenses pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation.
- d. Processus de prévisions aux quadrimestres afin de s'assurer que la situation budgétaire de la Société est saine tout au cours de l'année.
- e. Processus de suivi budgétaire mensuel permettant à la Société d'avoir une connaissance précise de la situation; les gestionnaires peuvent ainsi mieux planifier et contrôler l'évolution financière de leur secteur respectif.

Gestion de la dette

La STM s'est dotée d'une politique de gestion de la dette qui permet d'encadrer les décisions relatives à l'endettement, et ce, dans le but de favoriser une gestion financière efficace et optimale.

Cette politique a deux volets :

- a. Limite du niveau d'endettement

La STM s'assure de respecter la cible qu'elle s'est fixée au niveau du ratio relié à l'endettement, représenté par la portion des dépenses d'exploitation dédiée au service de la dette. Cette cible se situe entre 6 % et 10 % et le seuil critique est 16 %. En 2009, ce ratio est évalué à 7,47 %.

b. Évaluation de la capacité de payer

Lors de l'analyse des besoins en investissement, la Société doit évaluer sa capacité à absorber annuellement l'augmentation du service de la dette net engendrée par les dépenses en immobilisations. Tout dépassement lors de cette évaluation demandera à la Société de trouver une source de financement dédiée.

Gestion entourant les investissements d'affaires

La STM vit au rythme des rénovations et des renouvellements de ses équipements et infrastructures, ce qui engendre des dépenses importantes en investissement. Cette tendance s'accroîtra au cours des prochaines années. Afin de gérer de façon efficace cette dernière, la STM s'est fixée comme mandat :

- d'améliorer la connaissance de l'état des actifs;
- d'établir et maintenir le plan d'investissement;
- d'effectuer une planification stratégique des projets.

De ces actions, découle la production annuelle du Programme triennal d'immobilisations qui présente les prévisions sur trois ans des dépenses d'investissement. Ce programme est une exigence de la Loi sur les sociétés de transport en commun.

Gestion des immobilisations

La directive sectorielle (DS FIN001) qui suit, définit et précise les critères de capitalisation afin d'assurer une comptabilisation adéquate des immobilisations de la Société. Elle s'inspire des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale du Québec.

DIRECTIVE SECTORIELLE DS FIN001

1.0 Objectifs

La présente directive sectorielle définit et précise les critères de capitalisation afin d'assurer une comptabilisation adéquate des immobilisations de la Société. Ses principaux objectifs sont :

- orienter la Société dans l'identification et la comptabilisation adéquate de ses immobilisations;
- uniformiser la capitalisation des immobilisations en établissant des règles claires;
- identifier les catégories d'immobilisations et la durée de vie aux fins de l'amortissement.

2.0 Normes de référence

La présente directive sectorielle s'inspire des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec qui sont contenus dans le *Manuel de présentation de l'information financière municipale* publié par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

3.0 Principes

3.1. Critère de capitalisation

La Société comptabilise à titre d'immobilisations les actifs qui répondent aux critères suivants :

- ils ont été acquis, construits, développés ou mis en valeur en vue d'être utilisés de façon durable, soit une durée de vie utile supérieure à trois (3) ans; ET
- ils procurent des avantages économiques futurs, ils sont destinés à être utilisés pour la production de biens, la prestation de services ou pour le fonctionnement de l'administration de la Société, ils ont pour effet d'augmenter la durée d'utilisation originale ou d'accroître la capacité de service d'une immobilisation existante; ils ne doivent pas être destinés à être vendus dans le cours normal des activités de la Société; ET
- ils ont un coût d'acquisition ou comportent des améliorations supérieur à 50 000 \$.

Dans la majorité des cas, l'immobilisation est inscrite au programme triennal des immobilisations de la Société.

3.2. Améliorations

La Société capitalise également à titre d'immobilisations, les améliorations portées à ses immobilisations.

3.3. Regroupements d'actifs

La Société considère que les critères de capitalisation s'appliquent sur l'ensemble résultant d'un regroupement d'actifs de même nature et non sur chacun des éléments le constituant. Ainsi, le choix de capitaliser sera fonction du respect de ces critères et de valeur monétaire résultant de ce regroupement.

3.4. Exclusion

Une dépense ne répondant pas aux principes énoncés ci-dessus ainsi que les dépenses d'entretien et de réparation sont considérées comme des dépenses d'exploitation et doivent être exclues du bilan de la Société.

Le mode de financement utilisé pour financer l'actif ou la dépense ne constitue pas un critère de capitalisation à considérer dans le processus de détermination d'une immobilisation. Seuls les critères ci-dessus devraient être pris en compte.

BUDGET 2009

3.5. Cession

Lors de la cession ou de la mise au rebut d'une immobilisation, le coût d'acquisition et l'amortissement cumulé de ce bien doivent être radiés des livres de la Société.

3.6. Présentation

La Société présente ses immobilisations au bilan et par grandes catégories, par voie de notes aux états financiers.

3.7. Amortissement

Les immobilisations sont présentées au bilan au coût amorti.

À moins que l'utilisation prévue de l'immobilisation ne préconise le contraire, la méthode d'amortissement utilisée par la Société est la méthode linéaire, basée sur la durée de vie utile de l'immobilisation.

La durée de vie utile est établie par catégories d'immobilisations.

Les immobilisations en cours ne sont pas amorties. L'amortissement débute lors de la mise en service de celles-ci, soit à la date du transfert de l'immobilisation en cours vers la catégorie d'immobilisation finale appropriée.

3.8. Terrains

À des fins municipales, le coût du terrain fait partie de l'immobilisation servant à rendre des services municipaux. Conséquemment, le terrain rattaché à une immobilisation est amorti suivant le même taux applicable à l'immobilisation concernée.

3.9. Location – acquisition

L'actif financé par un contrat de location – acquisition est capitalisable en autant que :

- les avantages et les risques rattachés à la propriété sont, selon les termes du bail, transférés à la Société;
- le contrat prévoit le transfert de la propriété à la Société à l'expiration du bail;
- le bail contient une clause d'option d'achat à un prix de faveur.

4.0 Interprétation et modalités d'application

L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par le trésorier de la Société.

5.0 Référence

Manuel de présentation de l'information financière municipale.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier

Trésorière et directrice exécutive – Finances et approvisionnement

Historique : - Adoption : 2002-06-07
- Révision : 2003-04-07
- Révision : 2003-10-20

DÉFINITION DES TYPES DE REVENUS

Autres revenus d'exploitation

Revenus autonomes, tels que les revenus de publicité, les revenus de location ou de service et la participation au bénéfice net des filiales.

Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal

Somme provenant des municipalités hors de l'agglomération de Montréal, représentant leur quote-part du déficit du métro.

Contribution municipale

Somme provenant des municipalités de l'agglomération de Montréal, représentant leur contribution au transport en commun.

Contribution municipale spéciale

Somme provenant des municipalités de l'agglomération de Montréal, permettant à la STM de rééquilibrer sa situation financière.

Contributions régionales – aide métropolitaine – autobus

Compensation de 50 ¢ par passager, versée par l'AMT pour les coûts d'exploitation du réseau d'autobus métropolitain. De plus, une aide de 50 ¢ par passager est aussi versée aux autobus rabattant à une gare de trains.

Contributions régionales – aide métropolitaine – intégration tarifaire

Somme versée par l'AMT afin de combler une portion du rabais tarifaire accordé aux acheteurs de titres mensuels TRAM.

Contributions régionales – aide métropolitaine – métro

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

Contributions régionales – équipements métropolitains

Somme versée par l'AMT pour le remboursement des coûts prévus aux contrats de délégation de gestion à l'égard des équipements métropolitains, soit les terminus Henri-Bourassa, Radisson, Angrignon et Côte-Vertu ainsi que les voies réservées Pie-IX, Parc, René-Lévesque, Côte-des-Neiges, Newman, Sherbrooke-Est et Henri-Bourassa.

Nouvelles sources de revenus

Nouvelles sources de revenus dédiées que la STM compte obtenir suite à de nouvelles dispositions législatives.

BUDGET 2009

Revenus-clients – recettes métropolitaines

Part des recettes provenant des ventes de cartes métropolitaines (TRAM) remise par l'AMT. Le montant à partager correspond aux recettes métropolitaines auxquelles s'ajoute une portion des rabais tarifaires consentis aux acheteurs de titres intermédiaires et réduits et desquels les frais d'impression, les commissions et les frais de sondage sont retranchés.

Les titres exclus du partage des recettes sont : les titres métropolitains utilisés de ou vers l'extérieur du territoire de l'AMT, les titres utilisés par les clients utilisant les services de transport adapté et les titres métropolitains utilisés comme titre local.

Méthode de partage : le premier montant de 20,50 \$ par titre est versé en proportion des déplacements sur chaque réseau d'une zone tarifaire. Le solde du montant à partager par zone est ensuite réparti en proportion des passagers-kilomètres parcourus sur chaque réseau.

Revenus-clients – titres STM

Revenus provenant de la vente de titres CAM, CAM hebdo, billets, espèces, titres touristiques et cartes événements.

Revenus-clients – transport adapté

Revenus perçus de la clientèle utilisant les services de transport adapté.

Subvention du gouvernement liée à l'amélioration des services

Aide financière accordée par le gouvernement du Québec et établie selon les critères définis par le PAGASTC afin de soutenir financièrement une partie des dépenses d'exploitation de certaines initiatives visant à accroître l'offre de service.

Subvention du gouvernement liée au transport adapté

Aide financière accordée par le gouvernement du Québec et établie selon les critères définis par le Programme d'aide au transport adapté. Comprend une enveloppe indexée annuellement ainsi qu'un montant alloué pour la croissance dans les déplacements réalisés.

Subventions du gouvernement liées aux investissements

Aide 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.

Surplus reporté

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

DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

Avantages sociaux

Conventionnés :

Contributions de l'employeur aux différents programmes d'avantages sociaux offerts aux employés de la STM, soit les différents régimes d'assurance couvrant les soins dentaires, les frais médicaux et le remplacement du salaire en cas de maladie, ainsi que le paiement annuel des banques de maladie et des congés personnels de même que les contributions aux régimes de retraite.

Futurs :

Contributions de l'employeur aux programmes d'avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi offerts aux employés de la STM, soit les différents régimes d'assurance couvrant les soins de santé, un régime de continuation de salaire temporaire durant l'invalidité, de régimes complémentaires aux prestations versées par la CSST, aux prestations de maternité et parentales et le maintien d'assurance lors de certaines absences prolongées.

Cotisations aux régimes publics

Contributions de l'employeur aux divers régimes gouvernementaux tels l'Assurance-emploi, le Fonds des services de santé du Québec, le Régime des rentes du Québec et le Régime québécois d'assurance parentale.

Coût de la CSST

Cotisation annuelle payée à la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Comprend également les remboursements des salaires nets payés aux employés en accident de travail et les rentes d'incapacité. Au niveau des unités administratives, le *Coût de la CSST* est le salaire net payé à l'employé en accident de travail.

Dépenses diverses

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

Dépenses imprévues

Réserve, en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation.

Dépenses majeures

Dépenses en immobilisations dont la durée de vie est inférieure à dix 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'immatriculation, taxes municipales et assurance-responsabilité.

BUDGET 2009

Financement des opérations

Frais d'intérêt sur les emprunts à court terme et frais bancaires servant à financer les opérations courantes.

Heures supplémentaires

Salaire (taux régulier et prime) payé 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

Coûts des matériaux requis à la réparation et à l'entretien des véhicules et des bâtiments, aux achats de petits outillages, d'équipements et de 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

Coûts des projets financés par le budget d'exploitation, requis pour réaliser les réparations majeures afin de maintenir en bon état de fonctionnement les équipements et les installations. Comprend également des programmes de remplacement et de conformité aux normes environnementales et de santé et sécurité au travail.

Projets spéciaux

Dépenses, de nature non capitalisable, reliées à la réalisation de projets divers, de même qu'à l'accomplissement de projets informatiques.

Rémunération de base

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

Service de la dette

Coût, en capital et intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement. Ce montant inclut le versement au fonds d'amortissement mais exclut la portion du capital qui est subventionné.

Services professionnels

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

BUDGET 2009

Services techniques et autres services

Coûts des services confiés à des firmes externes pour l'exécution de certains contrats de réparation. Comprend également les coûts relatifs aux contrats de taxi pour le transport régulier et adapté, à l'impartition de la centrale informatique, au contrat de transport d'argent, au coût de la surveillance policière assumée par le SPVM et au contrat de gardiennage des propriétés de la Société.

Virement au fonds de roulement

Somme imputée à la dépense relativement aux acquisitions en immobilisations financées à même le fonds de roulement. L'amortissement doit s'effectuer sur une période maximale de cinq ans à compter de l'année suivant l'acquisition.

