

Rapport  
annuel  
1999

## SOMMAIRE

<b>Mot du président du conseil d'administration et du directeur général</b> .....	2 à 3
<b>L'entreprise</b> .....	4 à 7
<b>Aspects financiers</b> .....	8 à 9
<b>Le champ politique</b> .....	10 à 11
<b>Améliorations au service</b> .....	12 à 13
<b>Améliorations générales</b> .....	14 à 17
<b>Les années se suivent</b> .....	18 à 19
<b>La vie de tous les jours</b> .....	20 à 21
<b>Cap sur l'an 2000</b> .....	22 à 23
<b>La STCUM en chiffres</b> .....	24 à 29
<b>Le conseil d'administration</b> .....	30
<b>Organigramme</b> .....	31
<b>États financiers</b> .....	32 à 61

# Passagers en tête



# Mot du président du conseil d'administration et du directeur général

L'objectif de la STCUM est de mettre à la disposition de l'ensemble de la population un service de transport en commun dont les principales caractéristiques sont la rapidité, la fiabilité, la sécurité et la courtoisie.

## *La qualité du service*

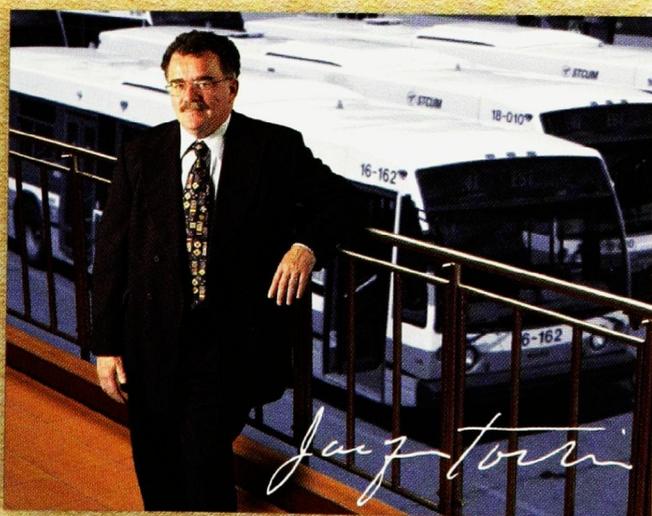
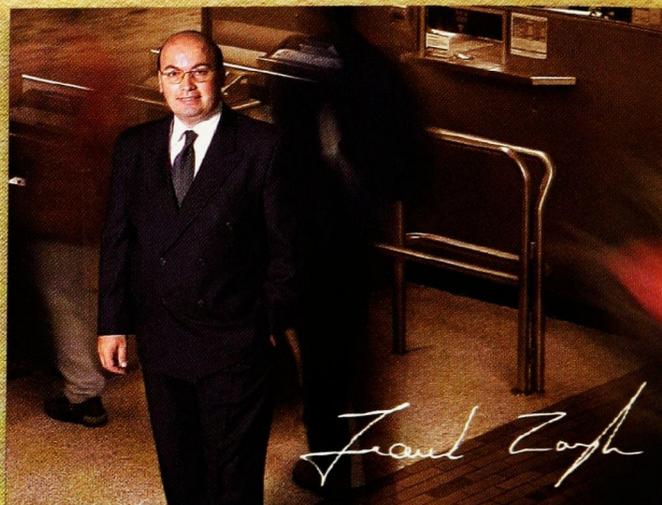
Le service a été amélioré de multiples façons. Par exemple, le privilège de l'accompagnement gratuit par une personne aidante dans le réseau régulier a été étendu aux personnes handicapées intellectuellement; des lignes d'autobus ont été créées ou modifiées dans le but de mieux desservir des secteurs en plein développement; les heures du service *Entre deux arrêts*, qui permet aux femmes seules de descendre le soir entre deux arrêts, ont été adaptées pour tenir compte des changements de saison; une campagne de sensibilisation sur l'entassement a été menée dans les autobus et le métro; le nombre de lignes de taxi collectif a augmenté; une unité de coordination des mesures d'urgence (UCMU) a été mise sur pied et le Comité de service à la clientèle a été doté d'un mandat élargi pour l'étude des différentes problématiques du service à la clientèle.

Par ailleurs, les efforts d'investissements dans le Réseau du métro de la STCUM ont été dirigés depuis quelques années vers la rénovation des structures existantes des 26 stations du réseau initial. Même si les bénéfices de ce projet de longue haleine ne sont peut-être pas toujours apparents aux yeux de la clientèle, ces rénovations sont absolument nécessaires pour le maintien en bon état et le fonctionnement optimal des installations.

Les améliorations de service réalisées cette année ont pu l'être grâce à la collaboration et à l'implication de l'ensemble du personnel de la Société. Nous tenons à exprimer à toutes et à tous notre gratitude pour la constance de leur effort.

## *Les additions au Réseau du métro*

Le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval, dont l'ouverture est prévue pour 2004, et la construction d'une nouvelle station en prolongement vers l'est de la ligne 5, marquent les premières additions au réseau du métro depuis 1988. Ces projets sont porteurs d'avenir : ils permettront à la STCUM de mieux desservir sa clientèle, de générer un achalandage composé de nouveaux passagers et de donner à la population habitant Laval un accès rapide et direct au cœur de l'île de Montréal.



### *La performance financière*

Les efforts consentis par l'entreprise afin de rencontrer les exigences d'un budget à la baisse ont permis encore une fois d'éviter les coupures de service. Dans ce contexte de resserrement des finances publiques, une gestion serrée des dépenses d'exploitation a permis à l'entreprise de boucler son budget 1999 en maintenant à son niveau de 1998 la contribution des municipalités de la CUM. Par ailleurs, une légère hausse des tarifs a permis de dégager une somme qui a servi à l'amélioration des services à la clientèle.

L'excellence de la gestion de la STCUM a été reconnue par la firme d'évaluation DBRS qui lui a attribué une cote de crédit A+.

### *Le futur*

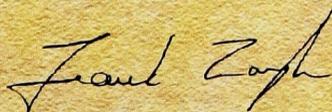
Il y a, à l'heure actuelle, une certaine désaffection du public envers le transport en commun. Les raisons en sont connues : étalement urbain, mesures favorisant la motorisation des ménages, déplacement des zones industrielles du centre vers la périphérie, service jugé peu satisfaisant par la clientèle.

Il faudra dans les années à venir continuer nos efforts. La récupération de cette partie de la clientèle qui nous a quitté et l'acquisition d'un achalandage nouveau de clients, qui ne sont pas a priori des consommateurs de transport en commun, doit se faire avec des moyens renouvelés ou novateurs, tels le prolongement des lignes de métro, l'implantation d'un service léger sur rail, les voies réservées; mais aussi par des mesures fiscales visant les entreprises et les individus, qui favoriseront l'utilisation grandissante du transport en commun, ainsi que l'affectation de sources de financement stables et adéquates.

Le document que vous avez entre les mains met en évidence le résultat des efforts accomplis en 1999 et marque la somme des travaux amorcés, poursuivis ou réalisés au cours de l'année. Il montre l'ampleur de tout ce qui a été fait et donne une idée de ce qui reste encore à faire pour le transport en commun dans les années à venir.

Notre but à tous, artisans de la STCUM, est d'améliorer sans cesse la fiabilité de notre réseau d'autobus et de métro, et de continuer à offrir à nos passagers un service de qualité à un coût raisonnable.

Bonne lecture!



Frank Zampino, C.A.  
Président du conseil d'administration



Jacques Fortin  
Directeur général

# L'entreprise

## PLAN D'ACTION D'ENTREPRISE 1999-2001

Le Plan d'action d'entreprise est issu de la volonté de la STCUM d'améliorer sa performance au point de vue de l'ajustement de l'offre à la demande, de la sécurité, de l'information, de la fiabilité, de la ponctualité et de la réduction des coûts d'exploitation.

Parmi les grandes priorités opérationnelles, le Réseau des autobus concentrera ses efforts sur la livraison de la totalité du service planifié alors que les interventions au Réseau du métro porteront sur la poursuite de l'amélioration du service à la clientèle, de la fiabilité du service, de la sécurité, de l'information à la clientèle et de la courtoisie. Les autres directions de l'entreprise viendront en soutien à ces grandes priorités et travailleront de concert avec les directions opérationnelles.

L'entreprise a par ailleurs inscrit au nombre de ses priorités la réalisation de projets majeurs exigeant des actions concertées des différents services et favorisant, encore là, l'amélioration globale de la performance de l'entreprise.

À chacune des priorités d'action a été associé un objectif quantifié et mesurable, ainsi qu'un indicateur qui permet de

mesurer à quel point les objectifs identifiés sont atteints et quels sont les progrès de l'entreprise en ce sens. Les résultats sont ensuite communiqués à tous les employés de façon à ce que tous connaissent et partagent ces objectifs et que tous puissent travailler ensemble à devenir plus performants.

## LES GRANDES PRIORITÉS OPÉRATIONNELLES

### Le Réseau des autobus

L'objectif de livrer à la clientèle 100 % du service planifié est demeuré toute l'année la cible du Réseau des autobus. Afin d'augmenter la disponibilité des autobus, les processus d'entretien et de propreté des véhicules ont été revus. La planification et le suivi des effectifs se font dorénavant tous les mois et ces mesures permettent de mieux prévoir les besoins et d'identifier des pistes d'amélioration en matière de dotation.

La réorganisation du travail des chefs d'opérations, le règlement des problématiques reliées à la livraison du service, l'analyse systématique des commentaires de la clientèle, la réalisation d'une campagne sur l'entassement et les sacs à dos ont contribué à l'amélioration du service à la clientèle. L'ensemble de ces différentes actions a permis de maintenir à 99,6 % le taux moyen de livrai-

son du service. Le taux de fiabilité des autobus a augmenté de 15 % et le nombre de véhicules manquants a été réduit.

### Le Réseau du métro

Le nombre de pannes de cinq minutes et plus et le nombre de clients qui en furent affectés ont respectivement augmenté de 21 % et de 18 % comparativement à 1998. Dans la même foulée, on note aussi une augmentation de 4 % de la durée des délais. Ces augmentations sont principalement associées au vieillissement du matériel roulant, ainsi qu'à l'accroissement du nombre de petits méfaits. En effet, 44 % des clients ont été affectés par des pannes causées par des problèmes de fonctionnement des portes des voitures MR-63, par des portes retenues ou par des personnes malades à bord des trains.

Par ailleurs, l'assignation des agents de surveillance en priorité sur les quais aux heures de pointe et l'implantation d'un système de télésurveillance à l'édicule Sainte-Catherine de la station Berri-UQAM sont au nombre des gestes posés pour améliorer le sentiment de sécurité.

Quinze grands projets figurent au Plan d'action d'entreprise 1999-2001. Parmi les plus importants, on compte :

#### **Plan de mobilisation**

Comme son nom l'indique, ce projet vise à augmenter le degré de mobilisation du personnel de l'entreprise. Parmi les moyens d'action, on retrouve la poursuite de l'implantation du travail en équipe et de la gestion en concertation, une plus grande présence des gestionnaires sur le terrain et une amélioration de la communication interne.

Des sondages à l'interne ont montré que les employés s'estiment traités avec respect et équité et que le degré d'autonomie dans l'exécution de leur tâche de même que la fierté de travailler à la STCUM sont les points qu'ils jugent le plus favorablement. Ce travail se poursuit en 2000.

#### **Optimisation de l'autobus à plancher surbaissé**

Le réaménagement des 273 autobus à plancher surbaissé s'est poursuivi toute l'année et les travaux devraient se terminer à la fin de l'an 2000. Dans l'année, plus de 10 000 heures de travail ont été réalisées afin d'assurer la conversion des véhicules de 39

places assises à 31 ou 36 selon le cas.

Par ailleurs, l'élaboration d'une nouvelle procédure de service à l'arrêt permet dorénavant de maximiser le nombre d'arrêts accessibles aux personnes en fauteuil roulant sur les lignes, tout en évitant des travaux majeurs aux infrastructures municipales. Conséquemment, il est prévu de continuer de donner de l'expansion au réseau accessible au cours des trois prochaines années. En 1999, le nombre de lignes d'autobus du réseau régulier accessibles aux personnes en fauteuil roulant a été augmenté : les lignes 24-Sherbrooke et 45-Papineau sont venues s'ajouter aux cinq lignes déjà accessibles.

#### **Implantation d'un nouveau système de réservation au Transport adapté**

Le remplacement du système actuel de réservation au Transport adapté est devenu une nécessité avec la forte croissance de la demande pour ce type de transport. La phase d'évaluation des progiciels de gestion des horaires a été complétée durant l'année et a permis à l'entreprise de choisir le progiciel ACCÈS 5 de la firme Giro. L'implantation de ce nouveau système, prévue en 2001, permettra de réduire les temps de réponse à la clientèle du Transport adapté.

#### **Prolongements du métro**

Un retard de deux mois dans le démarrage du projet a amené la mise en place d'un plan de rattrapage afin de minimiser les impacts sur l'échéancier. Les études sur la ligne 2 (en prolongement vers Laval) se sont poursuivies toute l'année, alors que celles touchant la ligne 5 (prolongement vers le boulevard Pie-IX) ont débuté à l'été. Elles seront déposées au début de 2000. Les appels d'offres pour les études de construction et de circulation, entre autres, ont été lancés.

#### **Projet de système léger sur rail (SLR)**

Les études de transport ainsi que les études économiques ont été réalisées dans le cas des axes Henri-Bourassa et du Parc. Les études de technologie, de systèmes, d'insertion urbaine et d'impacts pour ces deux axes, ainsi que pour ceux de l'autoroute 10 et du boulevard Roland-Therrien à Longueuil ont été complétées. Le mandat s'est terminé en 1999 selon l'échéancier prévu avec le dépôt des rapports synthèses.



### Réno-Station

La rénovation de 26 stations du réseau initial du métro et du Centre de contrôle s'est poursuivie toute l'année. À la fin de 1999, 92 % du temps de réalisation était écoulé. Ce très important projet, dont le but est de rehausser l'état du patrimoine collectif sous la responsabilité de la STCUM, se terminera en 2000. La valeur de ce patrimoine est estimée à 5,5 milliards de dollars.

### UCMU

Quoiqu'elle puisse faire pour prévoir les situations d'urgence, la STCUM n'est pas à l'abri d'une situation critique qui dépasse sa capacité habituelle d'intervenir efficacement. La crise du verglas, en janvier 1998, en fut la plus éloquente des preuves. Lors d'une situation majeure et exceptionnelle, l'entreprise doit être en mesure de

faire appel à toutes ses ressources spécialisées, de développer rapidement des plans d'intervention inhabituels et de dégager les ressources humaines, matérielles et financières nécessaires à la résolution de la crise.

Pour ce faire, un des projets les plus importants du plan d'action d'entreprise était la création de l'Unité de coordination des mesures d'urgence (UCMU). L'Unité de coordination chapeautera des unités locales disséminées dans chacun des centres de l'entreprise. Quand une crise surviendra, les représentants de l'UCMU devront soutenir les opérations, informer la direction générale de l'évolution de la situation, s'assurer de la cohérence des informations transmises aux médias et à la clientèle et, finalement, établir un lien d'en-

traide et de coordination avec les différents centres de mesures d'urgence.

Le 1<sup>er</sup> octobre, les membres de l'UCMU et des unités locales dans les centres ont vécu leur première simulation en temps réel. Un peu plus d'une demi-heure après le déclenchement de l'urgence, l'UCMU était opérationnelle. Quarante-cinq minutes plus tard, tous les intervenants interpellés étaient arrivés sur les lieux de la crise. Cette première simulation a permis d'identifier des forces et des faiblesses dans l'organisation et dans le déroulement des opérations; mais dans l'ensemble, il est d'ores et déjà assuré que l'UCMU s'avérera un maillon essentiel pour une gestion en cas de crise.

**COMITÉ ACHATS  
D'AUTOBUS  
2000-2002**

Pour la période 2000-2002, les besoins en nouveaux autobus de la STCUM se situent à 300 véhicules. Un appel d'offres unifié a été lancé à l'automne 1999 auprès de trois manufacturiers canadiens d'autobus : New Flyer de Winnipeg, NovaBus de Saint-Eustache et Orion Bus de Mississauga, pour la fabrication de 439 autobus urbains dotés d'une rampe d'accès pour accueillir les fauteuils roulants. L'adjudication du contrat se fera en 2000. La STCUM recevra 100 autobus en 2001 et 200 en 2002.

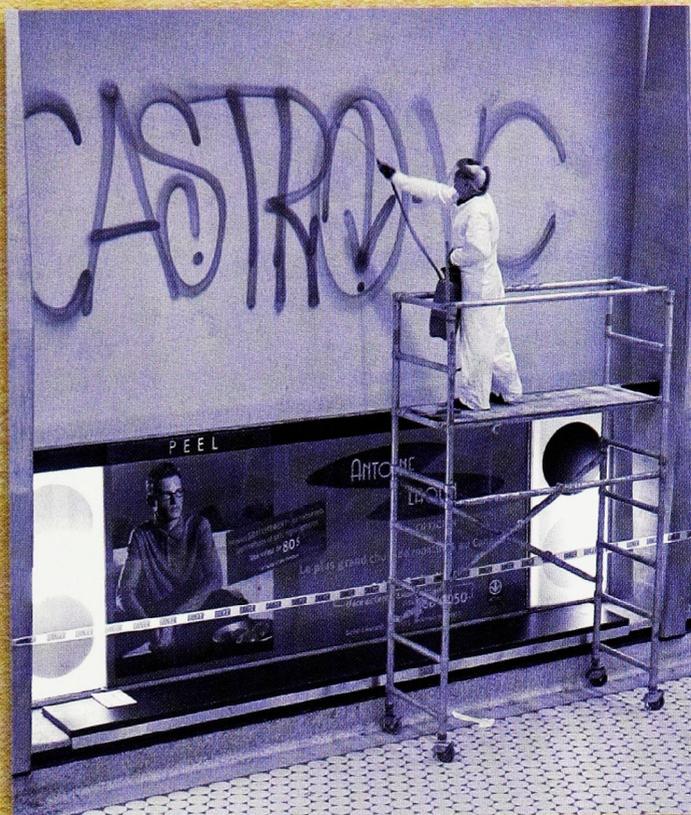
## NÉGOCIATIONS 2000

Le 10 septembre avait lieu la signature de la convention collective de la Fraternité des constables et des agents de la paix de la STCUM. Parmi les principaux changements apportés, figurent la révision de l'organisation du travail de même que la modification des horaires qui permet d'assurer une présence accrue lors des heures de pointe de l'après-midi et à la fin du service.

D'autre part, l'entreprise a débuté à l'automne les négociations avec quatre de ses six syndicats dont les conventions collectives viennent à échéance au début du mois de janvier 2000. L'enjeu principal de ces négociations portera sur un congé de cotisations aux caisses de retraite dont les surplus s'élèvent à plus de 400 millions de dollars.

## GRAFFITIS DANS LE MÉTRO

Les graffitis coûtent cher à l'entreprise. Uniquement pour les stations de métro, les coûts d'enlèvement et d'effacement ont été évalués à près de 5 M \$. Toute personne prise sur le fait est poursuivie en justice, en plus d'avoir à payer une amende pour ne pas avoir respecté le règlement CA-3. La personne surprise à commettre ce délit, ou ses parents si elle est mineure, devra payer le coût d'enlèvement de son méfait.



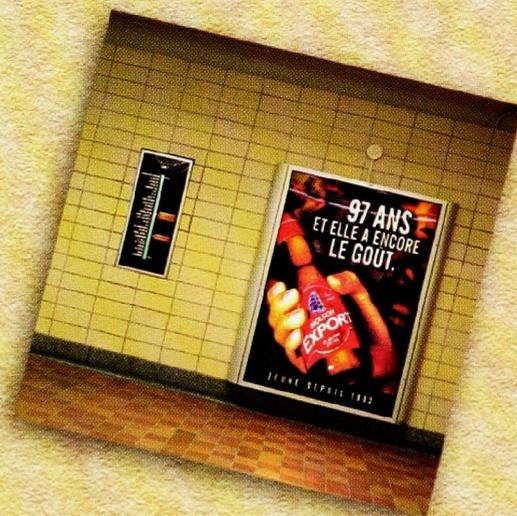
Une série de mesures, qui viendront s'ajouter à la judiciarisation du délit, sont envisagées pour décourager les graffeurs : caméras cachées, équipe d'intervention, utilisation de nouveaux produits d'enlèvement et de revêtements antigraffitis, sensibilisation de différents groupes cibles. Ces mesures sont nécessaires pour l'amélioration du sentiment de sécurité de la clientèle, la réduction des coûts de net-toyage et la bonification de l'image du réseau du métro.

## LUMIQUAIS

Cette année, les lumiquais ont envahi le métro. Il s'agit de nouveaux panneaux publicitaires de quatre pieds de large par cinq de haut, d'un design résolument moderne, rétroéclairés, destinés à remplacer les supports publicitaires format

«quai de métro». Le rétroéclairage ajoute une lumière ambiante sur les quais et celle-ci est appréciée par les usagers.

Le métro est un endroit privilégié pour ce type de support publicitaire fixe; par exemple, il y a 350 000 déplacements par jour à la seule station Berri-UQAM.



# Aspects financiers

## PROGRAMME TRIENNAL 1999-2001

En 1999, les prévisions de dépenses d'investissements ont été légèrement supérieures à 416 M \$. Un montant de 353,2 M \$ a été affecté aux projets majeurs, dont 92 M \$ pour le prolongement des lignes 2 et 5 du métro, et 63,3 M \$ pour l'entretien périodique majeur du réseau. Cette prévision est en hausse de plus de 173 M \$ par rapport à la période correspondante du programme triennal 1998-2000.

8 Les dépenses d'investissements ont un impact économique considérable. Selon le Bureau de la statistique du Québec, les investissements que la STCUM compte engager pour la période 1999-2001 vont favoriser la création de 1 100 emplois chez ses fournisseurs directs et secondaires. De plus, ils généreront 62,5 M \$ en valeur ajoutée, dont 40,3 M \$ en rémunération, 18 M \$ en taxes et prélèvements pour le gouvernement provincial et 11,1 M \$ pour le gouvernement fédéral.

L'ensemble des dépenses d'investissements contribuera à renforcer la qualité des services offerts par l'entreprise et permettra la conservation en bon état du patrimoine collectif dont elle a charge et qui est évalué à plus de 5,5 milliards de dollars.

## MANQUE À GAGNER

En milieu d'année, les états financiers montraient un manque à gagner de 9,5 M \$. Cette situation s'explique entre autres par une estimation trop modeste de certaines dépenses au Réseau des autobus. Au 31 mai, par exemple, la banque de temps supplémentaire excédait de plus de 84 000 heures la provision faite pour l'année entière. Les revenus voyageurs et régionaux ont été moins élevés que prévu et la décision du gouvernement du Québec de fixer à la baisse la contribution de la STRSM aux frais d'opération et d'immobilisation de la ligne 4 du métro pour les années 1997 à 1999 ont réduit l'entrée de fonds.

Diverses mesures ont dû être appliquées immédiatement pour pallier la situation : gel de l'embauche (sauf pour les postes jugés essentiels), réduction du temps supplémentaire, gel des projets non amorcés et des dépenses en biens et services, report à l'an 2000 de certaines dépenses en formation. Les sommes ainsi dégagées ont permis de combler le manque à gagner et de continuer d'offrir à la clientèle le même niveau de service.

Alors que le cadre financier dans lequel évolue l'entreprise devient toujours plus contraignant, et face à des attentes

encore plus grandes de la clientèle, cette situation soulève d'une façon exemplaire la problématique du financement du transport en commun, sujet qui est au cœur des discussions entre la direction et le gouvernement du Québec.

## BUDGET 2000

Le 28 octobre, le conseil d'administration de la STCUM a adopté le budget 2000. Comparativement à celui de 1999, ce budget est en hausse de 9,8 M \$ (1,4 %). La contribution des municipalités de la CUM a été maintenue à 231,6 M \$ pour une deuxième année consécutive. Les dépenses d'exploitation ont été diminuées et une légère hausse de tarifs est prévue afin de préserver en 2000 un niveau de service égal à celui de 1999.

La hausse des revenus-voyageurs, associée à la stabilité des autres revenus, fera en sorte que les revenus d'exploitation couvriront 58 % des dépenses d'exploitation, comparativement à 42,8 % en 1991. Le haut niveau d'autofinancement qui a été atteint au cours de la dernière décennie est lié à la réduction des dépenses d'exploitation. Celles-ci vont encore diminuer de 17,9 M \$, c'est-à-dire de 3,2 % par rapport au budget 1999, alors que le niveau de service planifié restera sensiblement le même.



Le Transport adapté, dont la croissance est continue depuis de nombreuses années, disposera quant à lui d'un budget de 25,7 M \$, en hausse de 22 %.

Pour équilibrer son budget, la STCUM devra cependant réaliser des compressions d'environ 23 M \$ au chapitre de la rémunération. Ces mesures de réduction sont l'un des enjeux des négociations que l'entreprise entreprendra avec les quatre unités syndicales dont les conventions collectives arrivent à échéance en janvier 2000.

#### LA COTE A+

Au mois d'octobre, l'agence Dominion Bonds Rating Service (DBRS) a donné à la STCUM la cote A+, considérée comme excellente pour une entreprise du secteur municipal. L'agence reconnaît à la STCUM la qualité de son dossier de gestion et elle endosse de plus les objectifs de l'entreprise d'augmenter son efficacité et de réduire ses coûts d'opérations, tout en maintenant une tarification modérée et en poursuivant des objectifs d'amélioration du service à la clientèle.

# Le champ politique

## UN RAPPORT ATTENDU

Le rapport de la commission nationale sur les finances et la fiscalité locales (rapport Bédard) a été rendu public au début du mois d'août. Même s'il a pour contexte général l'équité et l'efficacité du régime fiscal municipal, la situation financière des municipalités et, plus spécifiquement, la problématique de la refonte des structures municipales de Montréal et de Québec, le rapport Bédard aborde peu la question du financement du transport en commun, puisque seulement deux des 108 recommandations y font référence.

Jusqu'à présent, le rapport a suscité beaucoup plus de questions qu'il n'a apporté de réponses. Mais il reste que le gouvernement du Québec semble manifester une authentique volonté d'aller de l'avant avec son projet de réforme de la fiscalité municipale, encore qu'il soit trop tôt pour en tirer quelque conclusion que ce soit.

## UNE POSITION COMMUNE

À la demande du gouvernement, les trois grandes sociétés de transport collectif de la région montréalaise (STRSM, STL et STCUM) ont présenté en juin 1999 un rapport sur l'évaluation de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Les neuf

recommandations visent essentiellement à donner aux sociétés de transport une plus grande unité d'action dans la gouverne des réseaux, leur donnant ainsi la possibilité d'établir un nouvel équilibre financier facilitant le développement des infrastructures indispensables à l'essor du transport public.

Si le rôle et la mission de l'AMT ne sont nullement remis en question, les sociétés souhaitent néanmoins que ses orientations soient davantage collées à la réalité opérationnelle, financière et politique de la région de Montréal. C'est pourquoi elles proposent une représentativité élargie du conseil d'administration de l'AMT et qu'à l'exception des trains de banlieue, celle-ci ne devrait être responsable d'aucune activité d'exploitation. De surcroît, la propriété des équipements régionaux devrait passer de l'AMT aux autorités organisatrices de transport en commun sur le territoire qu'elles desservent.

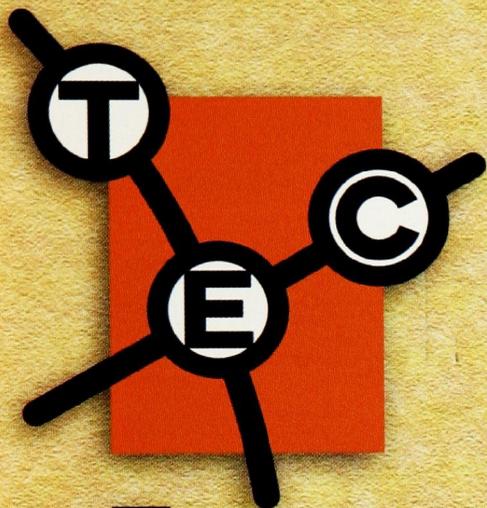
Les trois sociétés sont unanimement d'avis que les sources de financement liées à l'usage de l'automobile sont les plus légitimes et les plus logiques pour assurer un financement fiable et constant du transport en commun. Une augmentation de la contribution sur le litre d'essence qui pourrait être prélevée à même les taxes perçues est proposée.

Cette mesure permettrait d'alléger le fardeau fiscal des municipalités.

D'autres propositions sont avancées pour en arriver, par exemple, à un partage plus adéquat du financement des trains de banlieue. Et, dans la mesure où certains des projets de l'AMT sont susceptibles de générer de nouveaux effets inter-réseaux, les sociétés proposent enfin que son budget prévoie les ressources nécessaires pour en être compensées.

## DES MOTS POUR LE MINISTRE

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a lancé une campagne de lobbying à laquelle se sont jointes la STCUM, la STL, la STRSM et leurs syndicats, demandant au ministre fédéral des finances Paul Martin des réductions d'impôts pour les usagers du transport en commun. Pendant une période de quelques jours, les usagers ont été invités à signer et à expédier au ministre Martin une carte pré-affranchie afin que le gouvernement canadien adopte une politique fiscale plus équitable en reconnaissant les laissez-passer pour le transport en commun fournis par les employeurs comme des avantages non imposables au même titre que les espaces de stationnement.



# Transport en commun

Les employés dont le stationnement est fourni par l'employeur n'ont pas à payer d'impôt sur cet avantage. Par contre, les laissez-passer de transport en commun qu'un employeur peut donner à ses employés sont considérés comme des gains imposables. D'où un avantage en faveur de l'automobile. Il est important que le gouvernement se dote d'une vision à long terme et revoit ses politiques et priorités de manière à encourager un plus grand nombre de citoyens à utiliser le transport en commun.

Cette campagne pancana-dienne de lobbying s'est tenue à la fin du mois de janvier et au début de février.

Lors du dévoilement de son budget le 16 février 1999, le ministre Martin n'a pas retenu cette suggestion. Mais l'idée fait son chemin et l'ACTU poursuit ses efforts pour aller chercher des appuis auprès du gouvernement.

## SUFFIT DE S'EN SERVIR!

À la fin du mois d'août, une campagne de promotion du transport en commun de 1,5 M \$ a été lancée collectivement par l'AMT, la STCUM, la STL et la STRSM sous le thème *Le transport en commun, suffit de s'en servir!* Elle arborait la signature TEC sur tout le matériel de commu-

nication : affiches, oriflammes, dépliants, annonces dans les journaux, etc. Des messages ont été diffusés à la radio et la campagne a été citée à la télévision. Une opération de sensibilisation a été menée auprès de 1 500 chefs de file de différents secteurs d'activité de la grande région montréalaise. Le temps fort de cette campagne a été la Semaine des transports qui s'est tenue du 12 au 18 septembre.

## LA RÉFORME DE LA LOI SUR LE TAXI

Le 28 octobre, l'entreprise déposait son mémoire sur la réforme du transport par taxi à la Commission des transports et de l'environnement. La STCUM souhaite des changements à la Loi afin d'améliorer le service offert aux personnes à mobilité réduite. L'instauration d'une nouvelle classe de permis permettrait d'augmenter l'offre de transport, un peu à l'exemple de ce qui se fait dans le domaine du transport scolaire.



# Améliorations au service



12

L'ANNÉE  
INTERNATIONALE  
DES PERSONNES ÂGÉES

Constatant le vieillissement sans précédent des populations à travers le monde et saluant les contributions apportées par les personnes âgées au développement social, culturel et économique, les Nations Unies ont désigné 1999, Année internationale des personnes âgées.

Comme la part de la clientèle de la STCUM constituée de per-

sonnes âgées est très importante, l'occasion était belle d'appuyer les objectifs de cette année en essayant de développer une plus grande solidarité entre les générations et en mettant en valeur le désir et la volonté des personnes âgées d'assumer leur autonomie. L'entreprise a donc contribué à la diffusion d'informations et collaboré à l'organisation d'activités grand public initiées par les associations de retraités.

En collaboration avec l'Association québécoise de défense

des droits des personnes retraitées et préretraitées, plus de 150 personnes âgées du nord de Montréal ont été rencontrées en mai et en juin. Les raisons ? Améliorer les relations avec la clientèle, mettre en valeur les outils d'information et démontrer les avantages du dernier modèle d'autobus à plancher surbaissé. Rappelons que ce modèle d'autobus a été conçu en fonction du vieillissement de la population et qu'en 2000, 20 % de la population du Québec aura 60 ans et plus.

## ACCÈS FACILITÉ

Depuis le 8 février, la carte d'accompagnement est offerte aux personnes déficientes intellectuelles qui peuvent ainsi avoir accès plus facilement aux véhicules et aux installations du réseau régulier de l'entreprise; ce privilège était limité jusque-là aux personnes handicapées visuelles. La carte d'accompagnement donne un accès gratuit à toute personne accompagnant les personnes handicapées visuelles ou intellectuelles. Les personnes inscrites au Transport adapté n'ont pas à se procurer cette carte, puisque leur carte d'utilisateur leur permet déjà de tirer profit de ce service.

Cette nouvelle mesure, qui favorise l'intégration sociale des personnes handicapées, a été adoptée par le conseil d'administration et fait partie de la politique d'accessibilité mise de l'avant par la STCUM.

## TARIF RÉDUIT

Afin de répondre aux vœux des usagers de simplifier la procédure d'émission des cartes et de diminuer le nombre de cartes qu'ils doivent transporter sur eux, le Transport adapté appose dorénavant un autocollant *tarif réduit* sur chaque nouvelle carte d'utilisateur émise aux personnes de 65 ans et plus. Le client n'a plus désormais qu'à présenter son titre de transport à tarif réduit en même temps que sa carte d'utilisateur du Transport adapté; plus besoin de présenter la Carte d'or. Cette

modification évitera en plus à l'utilisateur d'avoir à se déplacer pour une seconde prise de photo alors que cette dernière se trouve déjà sur la carte du Transport adapté.

## UN COLLOQUE

Du 29 septembre au 1<sup>er</sup> octobre a eu lieu à Montréal un colloque sur le transport adapté organisé conjointement par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ). Les représentants des usagers et les représentants des organismes de transport étaient pour une

fois réunis autour de la même table. Près de 200 personnes ont assisté au colloque et ont échangé sur les perspectives d'avenir dans le contexte particulièrement instable de la réforme de la fiscalité municipale.

Il y a actuellement 13 000 personnes admises au transport adapté de la STCUM. Le Centre de transport adapté de l'entreprise a effectué en 1999 un peu plus de 1 250 000 déplacements; ce nombre est en hausse moyenne de 5 % par année depuis 1993. Le colloque a permis à la STCUM de présenter sa politique d'accessibilité, ainsi que les mesures déjà mises en place pour faciliter l'intégration sociale des personnes à mobilité réduite ou handicapées.

Le colloque a fourni une tribune d'échanges privilégiée entre les organismes représentant les usagers, les transporteurs et les décideurs gouvernementaux, dont ceux du ministère des Transports.



# Améliorations générales

## LES TARIFS

Le 1<sup>er</sup> avril, les tarifs de la STCUM ont augmenté en moyenne de 2,5 %. Le paiement en espèces est passé de 1,85 \$ à 1,90 \$, tandis que le prix de la CAM a été porté à 46 \$, une hausse d'un dollar. En dépit de cela, la STCUM continue d'offrir des tarifs parmi les meilleurs en Amérique du Nord. Les revenus de cette augmentation sont estimés à environ 4 M \$ et ils serviront pour l'essentiel à l'amélioration du service à la clientèle.

## ENTRE DEUX ARRÊTS

Les femmes forment 60 % de la clientèle de l'entreprise. Selon les sondages, deux femmes sur trois ont peur de sortir seules le soir à Montréal. En 1996, la STCUM a accepté l'invitation du Comité d'action femmes et sécurité urbaine (CAFSU) et a mis sur pied un projet visant à accroître la sécurité et le sentiment de sécurité de sa clientèle féminine. L'expérience s'est révélée positive, et le service *Entre deux arrêts* est devenu permanent en janvier 1997. Grâce à ce service, les femmes se déplaçant seules peuvent demander au chauffeur de descendre de l'autobus entre deux arrêts du parcours régulier.

Cette année, pour mieux répondre aux attentes de sa clientèle féminine, l'entreprise a modifié les horaires du service

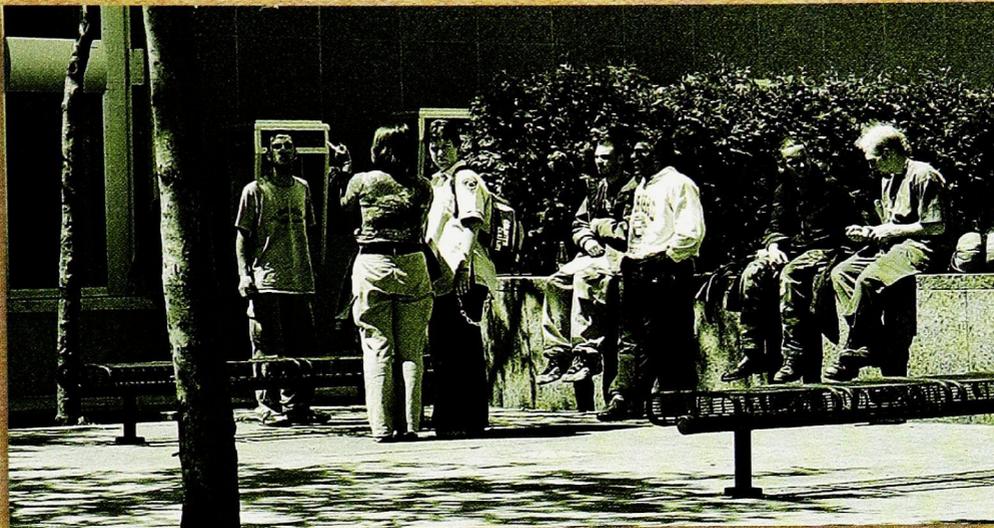
de façon à les ajuster aux changements de saison. Ainsi, du 30 août 1999 au 30 avril 2000, le service est offert à 19 h 30 plutôt qu'à 21 h.

Selon les évaluations, une centaine de femmes l'utilisent chaque jour sur le territoire de la CUM.



Un service  
pour la sécurité  
des femmes en ville

 STCUM CAFSU



## COHABITATION ET ITINÉRANCE

Les itinérants sont de plus en plus nombreux à Montréal et, conséquemment, leur nombre est de plus en plus grand au centre-ville. Ils sont aussi plus jeunes et grégaires. Ils se tiennent en groupe près des bouches de métro qui leur offrent un abri et sollicitent la clientèle qui n'apprécie pas particulièrement ce genre d'intimidation. Corollaire : le sentiment de sécurité est à la baisse. Pour tenter d'améliorer la situation, le Service de la surveillance, en collaboration avec des partenaires et des intervenants du milieu, a mis sur pied un projet visant à renforcer le sentiment de sécurité des clients et des employés de l'entreprise en diminuant le désordre public et en tentant d'aider les jeunes itinérants à s'en sortir.

À la table de concertation, mise sur pied pour trouver des pistes de solution, se sont assis des représentants de la STCUM (gérants de station, employés

d'entretien, responsables du Réchaud-Bus, agents de surveillance), des commerçants dont les boutiques sont situées dans les galeries du métro, des intervenants de YMCA, Passage, Bunker, Cactus, de CLSC, du SPCUM et des élus municipaux. Ensemble, ils ont élaboré un plan d'action pour remédier à la situation.

Les mesures sont autant à caractère humain que de l'ordre de l'aménagement spatial. Des mesures prises sur l'environnement physique immédiat ont eu un effet positif sur la clientèle. D'autre part, une double action a été menée. D'abord, des sessions de sensibilisation à la réalité que vivent les jeunes itinérants, de même qu'une formation à la communication positive ont été données aux agents de surveillance. Ensuite, les partenaires directement impliqués dans le milieu ont ouvert un kiosque pour venir en aide aux jeunes.

Les sources de ce problème sont évidemment trop profondes pour que ces mesures

suffisent à le régler. Mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un premier pas dans la bonne direction.

## NUIT BLANCHE

À la demande du Centre de sécurité civile, la STCUM a accepté, pour la deuxième fois de son histoire, de laisser le métro rouler toute une nuit. La première nuit blanche avait eu lieu le 3 mars 1971 lors de la tempête du siècle. À l'occasion des festivités du millénaire, le réseau de nuit des autobus a été renforcé par près d'une centaine de véhicules afin que les déplacements de personnes puissent s'effectuer sans heurts à travers la ville.

Dès 20 h le 31 décembre et jusqu'à la reprise du service le 2 janvier, le service d'autobus et le métro étaient entièrement gratuits. Il s'agit encore là d'un geste historique. La seule autre occasion où la STCUM avait offert la gratuité remonte au 14 octobre 1991 pour marquer le 25<sup>e</sup> anniversaire du métro.

## LE COMITÉ DE SERVICE À LA CLIENTÈLE

Le 17 mars dernier, les membres du conseil d'administration ont approuvé la dissolution du Comité d'examen des plaintes et la création d'un tout nouveau groupe appelé Comité de service à la clientèle. Le Comité d'examen des plaintes, créé en 1989, avait pour mandat de voir à ce que les plaintes présentées aient fait l'objet d'une enquête complète auprès du plaignant et de l'employé ou du service concerné. Ce Comité avait proposé au fil des ans des recommandations au conseil afin que soient encouragées les initiatives des employés pour améliorer la qualité du service à la clientèle.

Le nouveau Comité du service à la clientèle est investi d'une mission plus large. En effet, les membres qui le composent ont comme mandat de veiller au traitement des plaintes les plus graves, de se pencher sur les différentes problématiques de service à la clientèle et de proposer au conseil des recommandations sur l'orientation clientèle, les normes de qualité de service, les grands projets d'amélioration du service et les politiques d'information à la clientèle.

Le Comité du service à la clientèle est composé de trois membres du conseil d'administration (M. Pierre-Yves Melançon, vice-président du

conseil et président du comité, M. Yves Leblanc et Mme Ginette Marotte), du directeur général de l'entreprise, M. Jacques Fortin, et est coordonné par la directrice du Service à la clientèle, Mme May Kaine.

## TAXI COLLECTIF

Aux lignes 290-Sainte-Marie et 291-Senneville s'est ajoutée une troisième desserte par taxi collectif en 1999. En effet, à compter du 4 octobre, les travailleurs du parc d'affaires d'Anjou ont pu utiliser un service de taxi collectif mis sur pied par la STCUM et les autorités de la Ville d'Anjou. Ce service taillé sur mesure est assuré par la compagnie Co-op de l'Est.

## SENSIBILISATION SUR LA CONDUITE DE LA CLIENTÈLE

À compter de la mi-septembre, les agents de surveillance ont entrepris une campagne de sensibilisation sur le code de conduite à respecter dans les installations du métro. La campagne vise à réduire le nombre de problèmes de désordre public, spécialement aux heures où les élèves se rendent ou terminent leur journée scolaire. La première phase s'est déroulée de la mi-septembre jusqu'à la fin octobre alors que des billets de courtoisie ont été remis aux personnes délinquantes. Elle a été suivie par une période coercitive, du début novembre à la

mi-décembre, alors que les personnes qui ne respectaient pas la réglementation en vigueur se sont vues remettre des constats d'infraction assortis d'amendes variant de 75 \$ à 200 \$. La STCUM mène cette campagne annuellement dans le but de renforcer le sentiment de sécurité dans le métro.



## CAMPS D'ÉTÉ

À l'approche de l'été, ce sont des milliers d'enfants qui envahissent le transport en commun. Dans le but de faciliter leurs déplacements, l'entreprise a organisé une rencontre avec les représentants des Clubs de vacances du Service des loisirs de Montréal. Une pochette d'information contenant un plan du réseau, un guide des voyageurs, la liste des lignes d'autobus et des numéros de téléphone importants a été distribuée. Comme à l'habitude, on a recommandé aux jeunes de se déplacer le plus possible en dehors des heures de pointe. Monitrices et moniteurs ont été invités à signaler leur déplacement au moins 48 heures à

l'avance et d'avoir, si possible, les titres de transport en main au moment de l'embarquement. Toutes ces informations, et d'autres, sont contenues dans le *Guide de sécurité à l'usage des monitrices et moniteurs des Clubs de vacances*.

## AUTRES AMÉLIORATIONS

Plus généralement, il faut mentionner une signalisation redéfinie — répondant mieux aux besoins de la clientèle, et d'un esthétisme plus moderne — à la gare Dorval, la vente en carnet des Tickets-train, la création de la ligne 219-Parc-Industriel-Kirkland pour desservir un secteur négligé et difficile d'accès, et la modification du parcours de la ligne 72-Alfred-Nobel

afin d'offrir un service amélioré dans le Technoparc de Saint-Laurent. La création de la ligne 219 s'est faite de concert avec la ville de Kirkland qui a accepté de participer au risque financier associé à ce service pour la première année d'exploitation. La modification de la ligne 72 a bénéficié du soutien financier de la ville de Saint-Laurent et d'un effort promotionnel de la compagnie Nortel Networks, dont les 3 000 employés sont les principaux bénéficiaires de la modification.

À noter que la ligne 261-Trainbus Saint-Charles a été prolongée pour desservir la clientèle du nouveau Cégep Gérald-Godin à Sainte-Geneviève, dans l'ouest de l'île. Le service a été adapté en fonction des besoins des élèves : aménagement d'un terminus en face du collège, ajout de véhicules aux heures de pointe de la matinée et de l'après-midi, et synchronisation des heures de passage des véhicules aux arrivées et départs des trains de banlieue de la ligne Montréal/Rigaud.

Finalement, la campagne sur l'entassement dans les autobus a été reprise de juillet à septembre. Lancée initialement à la fin de 1998, la crise des autobus a plancher surbaissé de janvier a gêné son efficacité. Cette fois, la campagne a été appréciée et son message bien compris par les usagers.

# Les années se suivent

... et se ressemblent. Si 1998 avait connu un départ en trombe avec la crise du verglas, l'année 1999 démarre elle aussi sur les chapeaux de roues. Mais alors que la crise du verglas avait affecté une grande partie du territoire québécois, emportant dans son sillage la STCUM et toutes les sociétés de transport de la grande région de Montréal, la crise des autobus à plancher surbaissé n'a affecté que la STCUM.

Le lundi 4 janvier, au retour du congé des Fêtes, les 360 autobus à plancher surbaissé sont retirés de la circulation après que des problèmes de décélération eurent été observés par des chauffeurs. C'est donc 25 % du parc d'autobus qui est immobilisé en plein cœur de l'hiver. Trois jours plus tard, après avoir mis en place une procédure d'inspection préventive et augmenté la tension sur un ressort de cylindre, les autobus à plancher surbaissé sont progressivement remis en service. L'entreprise met en place une procédure spéciale invitant les chauffeurs à être encore plus vigilants et à signaler toute anomalie. Le samedi 9 janvier, un problème similaire de décélération est détecté sur un autobus qui est aussitôt soumis à une

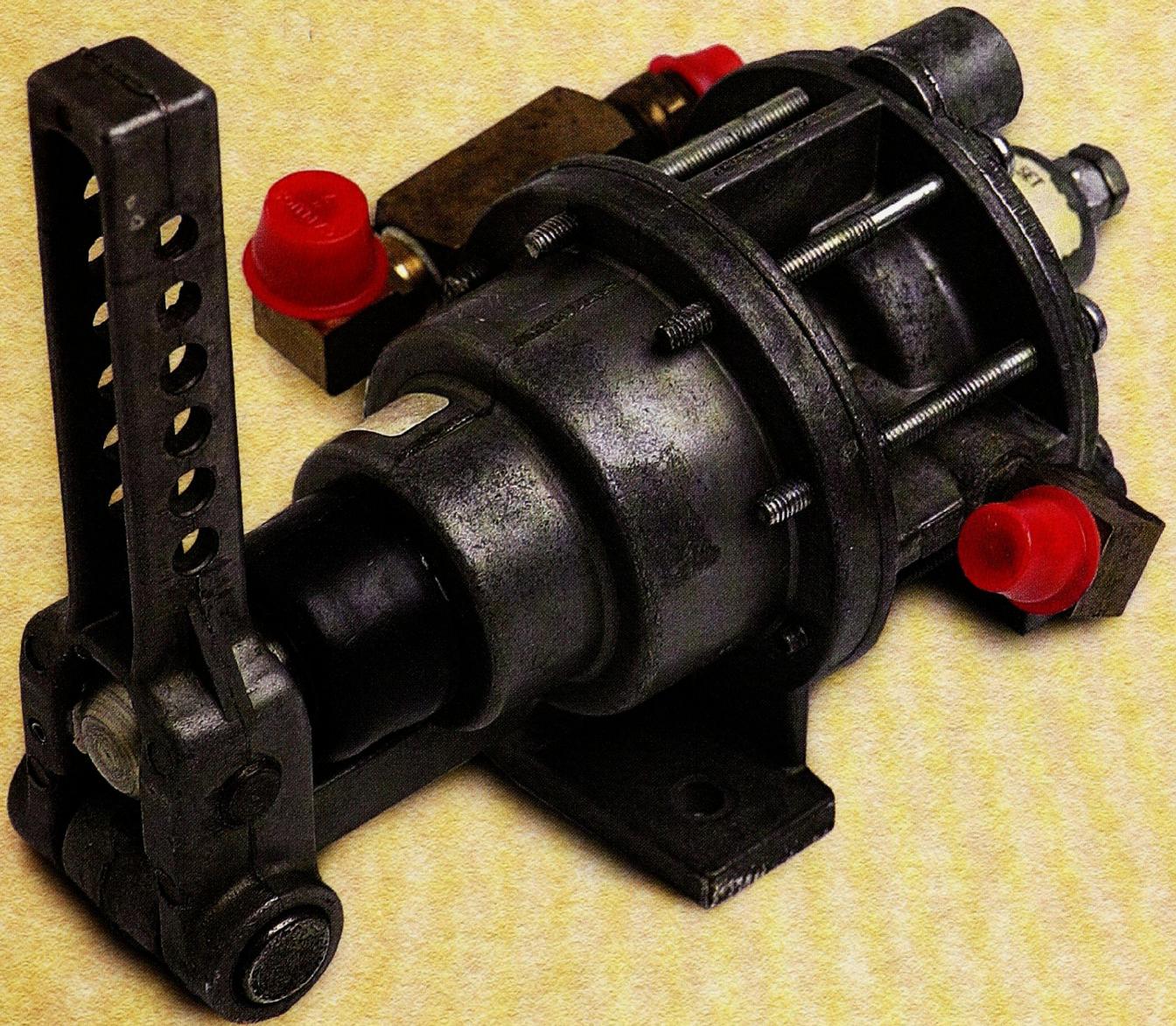
batterie de tests. Mis devant l'évidence que les mesures prises durant les jours précédents n'ont pas été suffisantes pour régler le problème, la direction de l'entreprise n'a d'autre choix que d'immobiliser à nouveau tous les autobus à plancher surbaissé. Dès le lendemain, ils sont retirés du service.

Un comité de travail est réuni, composé de mécaniciens et d'experts de la STCUM et de NovaBUS. Les sociétés de transport de Laval et de la Rive-Sud, propriétaires elles aussi d'autobus à plancher surbaissé, sont invitées à suivre l'évolution des travaux. Le mardi, des représentants de la compagnie Williams Controls qui fabrique le cylindre d'accélération arrivent à Montréal et viennent s'ajouter au groupe qui travaille sans répit. Le mercredi 13, la lumière se fait et le problème est cerné. Un certain nombre de cylindres provenant d'un même lot de fabrication n'étaient pas lubrifiés adéquatement. Par mesure de précaution, les cylindres de tous les autobus Nova sont inspectés et, le cas échéant, corrigés. Le 14 janvier, la direction de l'entreprise fait le point en conférence de presse et annonce qu'au fur et à mesure des inspections, les autobus à plancher

surbaissé vont reprendre du service. La rumeur qui mettait en doute les méthodes d'entretien de la STCUM est démentie. Le jour même, une centaine d'autobus sont réinjectés dans le réseau.

Le 16 janvier, douze jours après le premier signalement d'un problème de décélération, tous les autobus à plancher surbaissé ont repris la route. La crise est terminée.

Cette crise a eu une couverture médiatique extrêmement importante. Du 4 au 18 janvier, les médias électroniques ont diffusé quelque 750 extraits audio ou vidéo représentant plus de 20 heures de temps d'antenne, alors que 75 articles ont paru dans les journaux du Québec.



# La vie de tous les jours

## MÉDAILLES DE BRAVOURE

Le 10 mai, le gouverneur général du Canada a remis, lors d'une cérémonie officielle tenue à Rideau Hall, au parlement d'Ottawa, des médailles de bravoure à deux chauffeurs de l'entreprise. En effet, Claude Bergeron et Paul-André Boucher avaient sauvé la vie d'une femme agressée par son mari à la station Villa-Maria. Quelques jours plus tard, le 14 mai, MM. Bergeron et Boucher recevaient un honneur similaire à l'Assemblée nationale du Québec.



20

## PROGRAMME DE RECONNAISSANCE

Depuis janvier 1999, l'entreprise a mis sur pied un programme de reconnaissance pour souligner les actes de civisme ou de courage exceptionnels posés par ses employés dans l'exercice de leurs fonctions. Une demi-douzaine de personnes ont reçu des mains du directeur général un certificat spécial attestant le geste qu'ils ont accompli.

## UNE PREMIÈRE

En début d'année, pour la première fois de l'histoire de l'entreprise, une femme a accédé à un poste de contremaître au service de l'entretien. En effet, Danie Daoust est devenue contremaître à l'Entretien sanitaire au Réseau du métro et dirige une équipe de 35 employés.

## BEAUCOUP D'APPELÉS

Le 29 mars, 7 000 personnes se sont déplacées pour obtenir un formulaire leur permettant de postuler des emplois temporaires de préposés à l'entretien, de nettoyeurs et de manœuvres. La division Dotation évalue que l'entreprise embauchera une quarantaine de personnes à ces postes durant les années 1999 et 2000. Dans le cadre de son plan d'accès à l'égalité, la STCUM souhaite recruter 40 % de femmes et 25 % de minorités ethniques et visibles.

## DEUX JOURNÉES ET UN CHANGEMENT DE SAISON

Le 2 juin a marqué la *Journée internationale de l'air pur* à laquelle la STCUM a participé une nouvelle fois. Il s'agit d'un forum idéal pour mettre en valeur les avantages écologiques du transport en commun sous l'égide de Transport 2000. Une campagne de sensibilisation a eu lieu durant tout le mois de mai, appuyée par des affiches dans le métro, sur les côtés des autobus et sur les abribus. Il y a eu distribution de dépliants et des messages ont été diffusés.



Des cartes de transport mensuelles ont été tirées au sort. Cette campagne s'est terminée par un événement grand public qui a eu lieu toute la journée du 2 juin à l'esplanade de la Place-des-Arts.

Un autre événement auquel la STCUM participe régulièrement est la *Journée des musées montréalais* dont c'était, le 30 mai, la treizième édition. En collaboration avec le conseil d'administration des Directeurs de musées montréalais, la STCUM a offert une nouvelle fois un service de navettes gratuites entre les différents musées. Ce service de navettes contribue grandement au succès de l'événement qui a attiré 60 000 personnes.

Depuis plusieurs années, l'entreprise s'associe à Renaissance Montréal pour une collecte de vêtements usagés. Renaissance Montréal est un organisme sans but lucratif qui intègre les sans-emploi au marché du travail grâce à des programmes de formation et de placement. Cette année, la septième opération *Changement de saison* s'est tenue du 25 au 29 octobre et près de 700 sacs de vêtements ont été recueillis, soit la plus importante cueillette de l'histoire de l'événement.

#### BONNES ŒUVRES DES EMPLOYÉS

Tenue sous le même thème que l'année précédente, *Au-delà des dons, il y a des gens*, la collecte de fonds annuelle s'est déroulée du 1<sup>er</sup> au 19 novembre. Près de 270 000 \$ ont été recueillis. Cette somme, la plus importante jamais amassée, sera partagée entre trois organismes : Centraide, Croix-Rouge et Réchaud-Bus. Par ailleurs, dans un blitz de trois jours au mois de novembre, des employés ont recueilli 26 004 \$ dans le métro afin de confectionner des paniers de Noël pour les plus démunis. Cette somme a permis à 250 familles de recevoir un panier de victuailles à l'occasion de la période des Fêtes.

# Cap sur l'an 2000

## LE BOGUE

En raison du bogue de l'an 2000, l'année 1999 est cruciale pour l'ensemble des entreprises du monde industrialisé et la STCUM n'y échappe pas. Non seulement faut-il remplacer une partie du parc informatique, mais il faut aussi continuer la conversion des applications commencée en 1998. Pour diriger ce travail de longue haleine, l'entreprise a mis sur pied le comité Projet An 2000.

Le mandat du comité est de s'assurer que tous les progiciels et l'équipement passent l'an 2000. Cela signifie qu'il faut dresser l'inventaire de tous les équipements informatisés, électroniques et jugés nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise. Tous les secteurs sont couverts. Le comité coordonne les opérations afin de s'assurer que le travail s'effectue dans l'ordre, qu'il n'y a pas de doublons ou d'oublis et que les échéanciers sont respectés.

À la fin de l'année, 185 applications, systèmes ou pièces d'équipement auront été passés au crible et certifiés, depuis les timbreuses des salles de courrier jusqu'au métro lui-même, en passant par les contrôles des unités de climatisation, les afficheurs Télécité, les automates des escaliers mécaniques, la téléphonie, l'horloge maîtresse au Centre de contrôle, le site Internet, les logiciels TRAJET,

SIGGAR, GESMAT, MACD2, et d'autres encore...

Parallèlement à ce travail de validation, le remplacement prévu des 1 000 micro-ordinateurs non compatibles à l'an 2000 n'a pu être complété en 1999 en raison de la complexité de la tâche. Les appareils qui n'ont pu être remplacés à temps ont été munis d'une rustine informatique leur permettant de franchir sans problème l'an 2000. Le remplacement des appareils désuets sera complété au cours de l'an 2000.

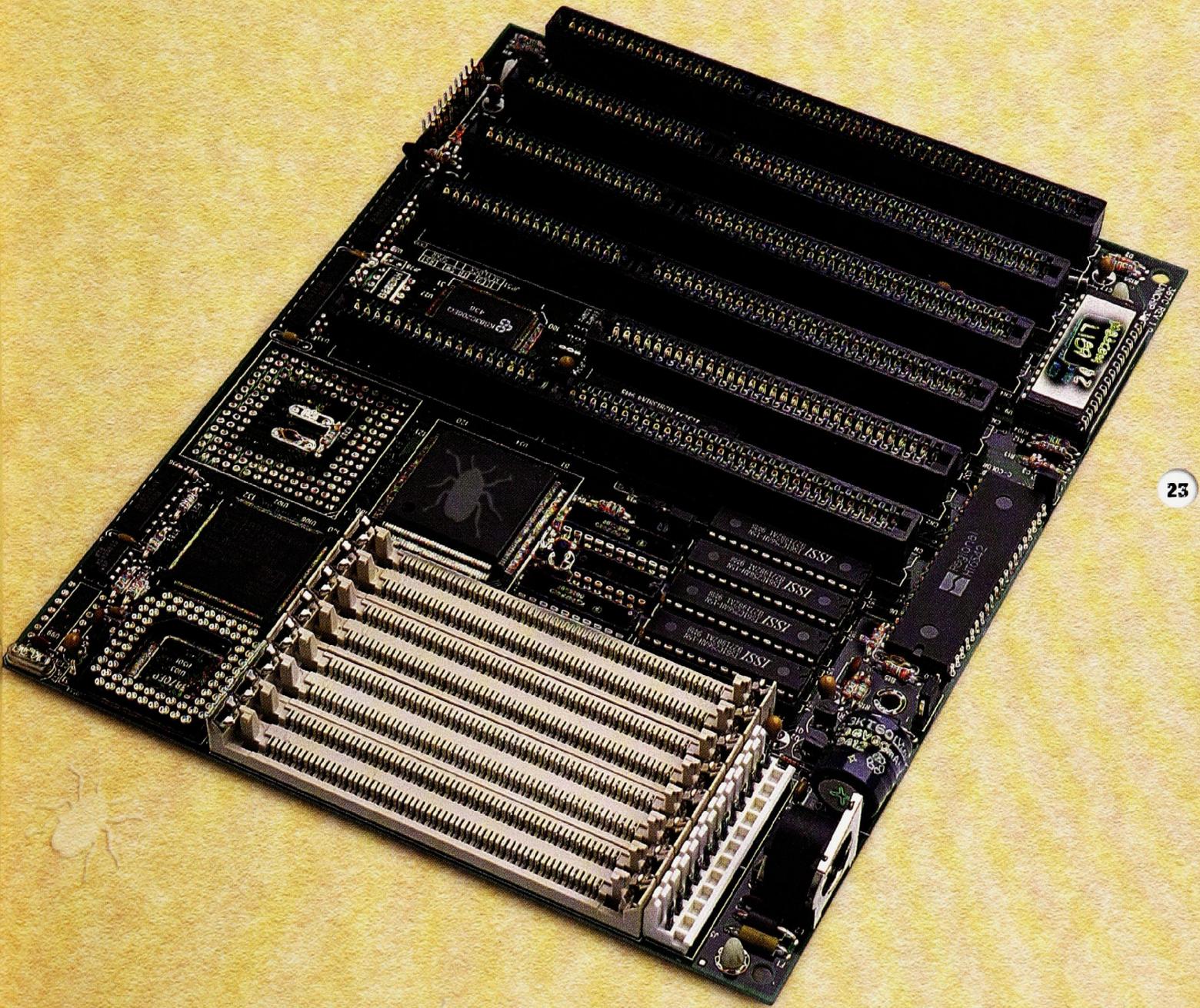
Par ailleurs, le 12 février a marqué la mise au rancart de l'ordinateur central de la STCUM. Le vieil ordinateur de marque AMDHAL a tiré sa révérence. Il a été racheté et démantelé. Certains équipements connaîtront une deuxième carrière, d'autres prendront le chemin de la récupération. Deux cents gigaoctets de données ont été transférés sur un ordinateur IBM de dernière génération et la bibliothèque de 20 000 bandes magnétiques a été déménagée de l'ancien siège social au nouveau domicile de l'ordinateur central à l'usine Crémazie.

## SAP

Parce que ses systèmes financiers ne passent pas l'an 2000 et plutôt que d'entretenir une multiplicité de systèmes plus ou moins obsolètes, l'entreprise

s'est tournée vers un système capable de gérer l'ensemble de ses activités de gestion. Visant donc l'amélioration de sa performance, la direction de la STCUM a effectué un choix important pour l'avenir. C'est ainsi qu'elle a retenu l'idée d'implanter un progiciel intégré d'entreprise et que le système R/3 de la compagnie allemande SAP a été sélectionné.

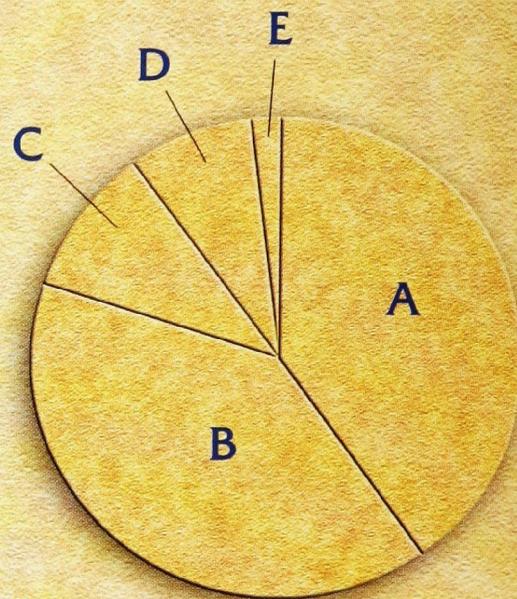
Une fois le projet mis en place, il est devenu évident que l'effort requis pour le réaliser avait été sous-estimé initialement puisque l'implantation complète avait été prévue pour le dernier trimestre de 1999. Le projet a par conséquent été scindé en quatre livraisons, deux en 1999 et autant en 2000. Le 31 octobre a eu lieu la livraison des principales fonctions financières (états financiers, comptes à payer, etc.) et des achats de services, puis la gestion des paiements aux retraités et des mouvements de personnel a été livrée, comme planifiée, le 30 novembre. La fonction rémunération des employés et la livraison graduelle des autres éléments du projet seront complétées en l'an 2000. De façon globale, l'ensemble des unités administratives a été touché par la mise en place de ce système qui remodèle la plupart des processus administratifs de l'entreprise.



# La STCUM en chiffres

## REVENUS (en milliers de dollars)

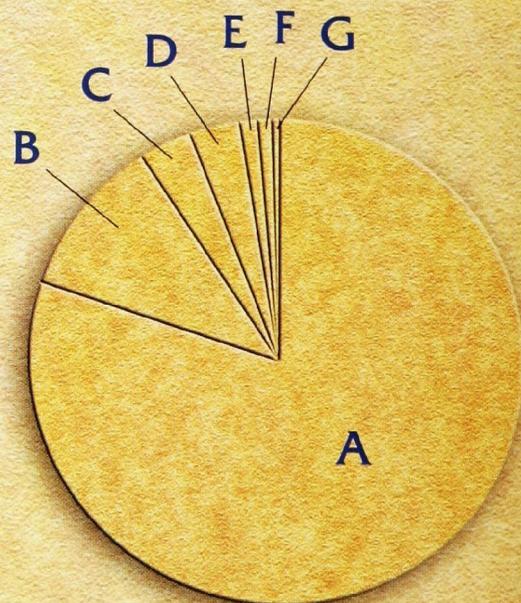
	682 643 \$
A. Contribution des municipalités du territoire de la CUM	254 600 \$
B. Voyageurs	285 145 \$
C. Contributions diverses	70 861 \$
D. Subventions du gouvernement du Québec	57 877 \$
E. Autres	14 160 \$



24

## DÉPENSES (en milliers de dollars)

	676 694 \$
A. Autobus et métro	541 893 \$
B. Service de la dette et du financement	66 081 \$
C. Fonds d'amortissement	29 983 \$
D. Transport adapté	24 085 \$
E. Maintien des actifs	9 232 \$
F. Fonds des dépenses en immobilisations	4 570 \$
G. Dépenses imprévues	850 \$



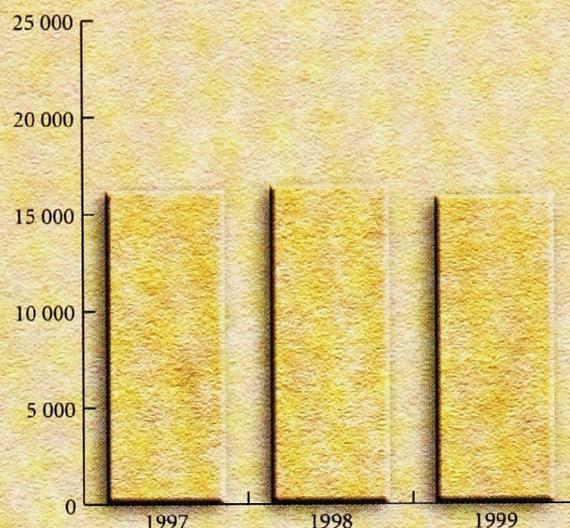
## COMMENTAIRES ET PLAINTES

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

Nombre de commentaires et plaintes

1997	1998	1999
16 091	16 396	15 904

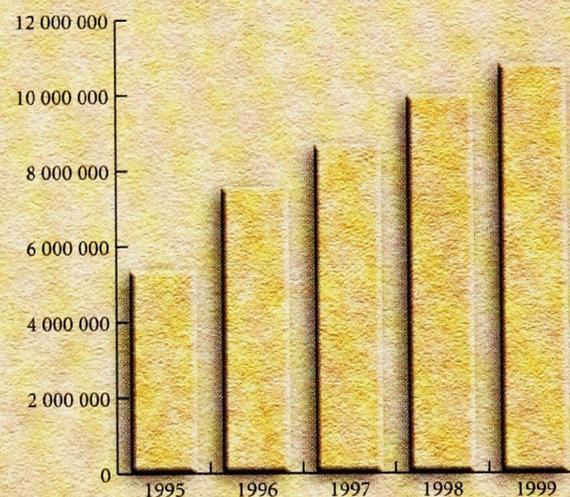
Nous observons une diminution de plus de 2% comparativement à 1998.



## TELBUS

TelBus, le système téléphonique informatisé donnant les temps de passage des autobus, a répondu à 10 795 550 appels durant l'année, soit une moyenne de près de 30 000 appels quotidiens. Il s'agit d'une progression de 8,4 % par rapport à 1998.

1995	5 330 443
1996	7 531 339
1997	8 655 807
1998	9 957 392
1999	10 795 550



25

## PLANIBUS

Le Planibus est un dépliant donnant de l'information sur l'horaire et le parcours d'une ligne d'autobus. Au cours des trois périodes de distribution, soit celles de janvier, juin et septembre, trois millions et demi de Planibus ont été distribués à la clientèle.

## INFOBUS

Les Infobus sont des panneaux présentant les temps de passage et le tracé d'une ligne à un point donné. Les quelque 3 000 Infobus répartis sur le territoire de la STCUM sont mis à jour trois fois par année.

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

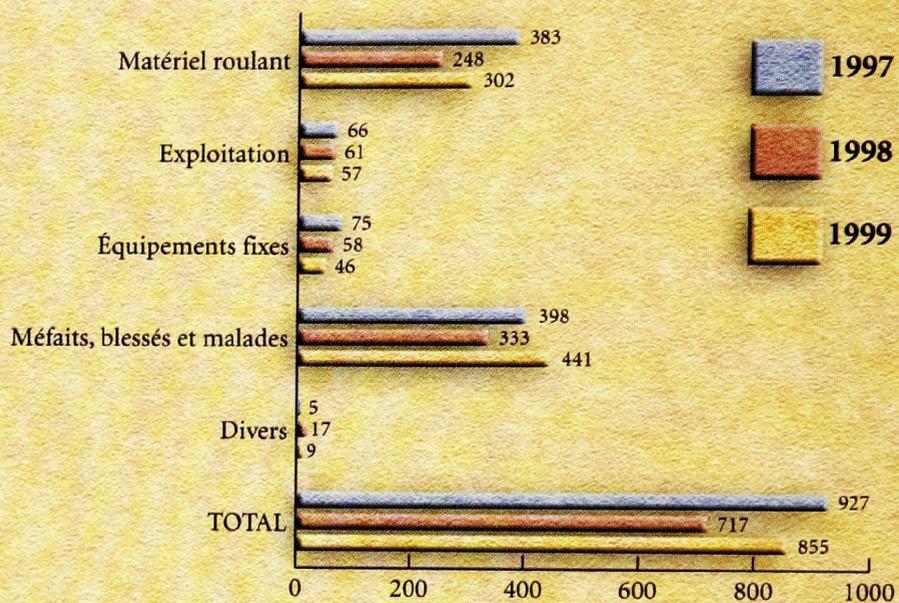
En 1999, le Centre de renseignements a répondu à 3 161 435 appels, une hausse de 338 000 comparativement à 1998. De ce nombre, 15 % ont été traités par les préposés, les autres appels ayant été pris en charge par le système de réponse vocale.

## SITE INTERNET

L'achalandage du site Internet a augmenté de 55 % en 1999. Les 361 000 visites qu'il a reçues représentent un achalandage de près de 1 000 visiteurs par jour. Le site est toujours très apprécié de la clientèle.

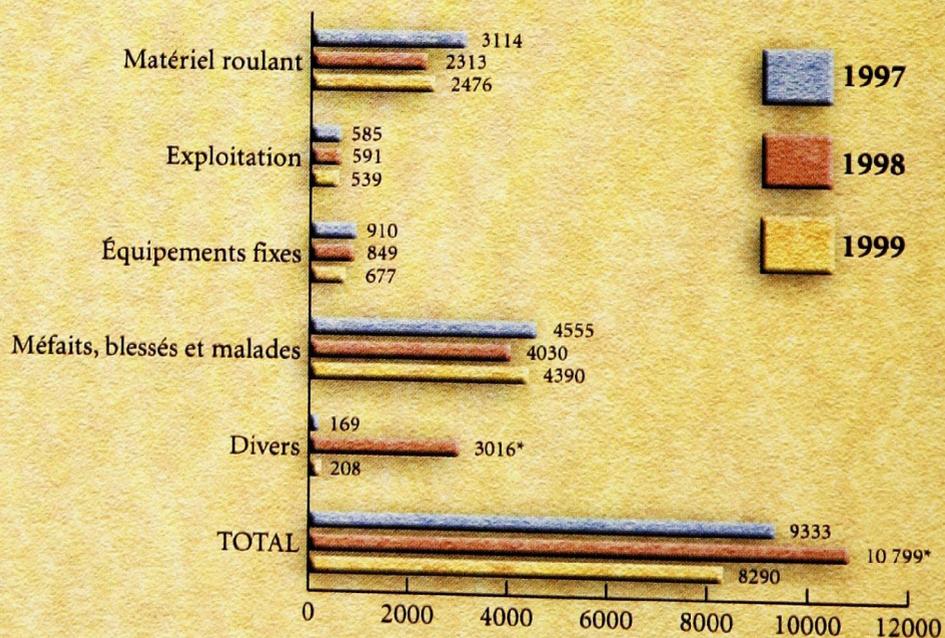
## FIABILITÉ DU MÉTRO

Nombre d'incidents de 5 minutes et plus



26

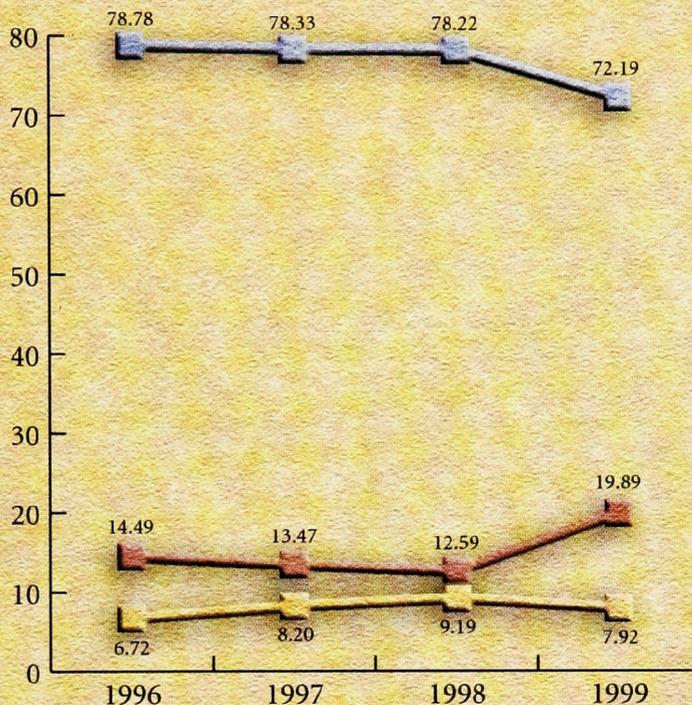
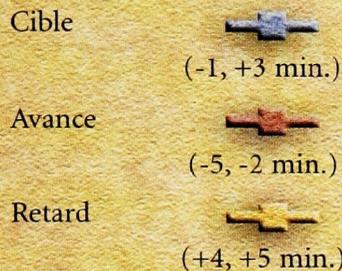
## DÉLAIS (en minutes)



\*Incluant 3 016 minutes imputables à la tempête de verglas de janvier 98.

## PONCTUALITÉ DES AUTOBUS

Performance exprimée en %



## VÉHICULES ET RÉSEAU

### Le parc de véhicules

- 1 600 autobus
  - 1 144 autobus standard
  - 456 autobus à plancher surbaissé
- 759 voitures de métro
  - 336 MR-63
  - 423 MR-73
- 89 minibus de transport adapté
- 7 minibus urbains

### Le réseau

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

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

1995	1996	1997	1998	1999
3 113	2 781	2 986	2 844	2 897

### Les kilomètres parcourus en 1999

Autobus	72 373 649
Métro	58 945 000
Minibus de transport adapté	3 072 686

**GRILLE TARIFAIRE**

	1995	1996	1997	1998	1999
<b>CAM</b>					
Tarif ordinaire	43,50 \$	44,50 \$	45 \$	45 \$	46 \$
Tarif réduit	18 \$	18,50 \$	19 \$	19 \$	19,50 \$
<b>CAM hebdo</b>					
Tarif ordinaire	-	-	-	12 \$	12,25 \$
Tarif réduit	-	-	-	6 \$	6,25 \$
<b>Lisière de six tickets</b>					
Tarif ordinaire	7,50 \$	7,75 \$	8 \$	8 \$	8,25 \$
Tarif réduit	3,50 \$	3,75 \$	4 \$	4 \$	4,25 \$
<b>Espèces</b>					
Tarif ordinaire	1,75 \$	1,85 \$	1,85 \$	1,85 \$	1,90 \$
Tarif réduit	0,90 \$	1 \$	1 \$	1 \$	1 \$
<b>Carte touristique</b>					
1 jour	5 \$	5 \$	5 \$	5 \$	5 \$
3 jours	12 \$	12 \$	12 \$	12 \$	12 \$

28

**VENTES DE TITRES DE TRANSPORT**

Nombre de titres vendus	Tarif ordinaire	Tarif réduit
CAM	2,4 millions	1 million
CAM hebdo	2 millions	123 000
Lisière de six tickets	6,3 millions	2,3 millions
Paiement en espèces	23 millions	3 millions
<b>Carte touristique</b>		
1 jour	82 163	
3 jours	30 213	

**RÉSEAU DU MÉTRO**
**Les stations les plus achalandées**

	(entrées)
McGill	11 129 104
Berri-UQAM	9 995 428
Henri-Bourassa	7 938 901
Longueuil	7 349 871
Guy-Concordia	7 124 659

**La journée la plus achalandée**

Le jeudi 11 février 1999  
avec 745 623 entrées.

**RÉSEAU DES AUTOBUS**
**Les lignes les plus achalandées**

(achalandage moyen quotidien un jour de semaine)

1. 80-Av. du Parc	15 100
535-Voies réservées du Parc/Côte-des-Neiges	30 700
	<hr/>
45 800	
2. 139-Pie-IX	32 300
505-Voies réservées Pie-IX	8 100
	<hr/>
40 400	
3. 67-Saint-Michel	39 300
4. 121-Sauvé/Côte-Vertu	36 200
5. 69-Gouin	29 600

## ACHALANDAGE ANNUEL

Environ 342 millions de déplacements ont été enregistrés, en hausse de 1,7 million sur 1998 pour une augmentation de près de 0,5 %.

Soulignons qu'au Transport adapté, 1 253 378 déplacements ont été effectués (ce total est comptabilisé dans le précédent).

## L'FFECTIF AU 31 DÉCEMBRE 1999

Domaines	1997	1998	1999
Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	314	287	299
Contremaîtres	125	112	116
Gestionnaires	191	151	154
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	110	108	104
Professionnels syndiqués	167	165	182
Commis divisionnaires	196	203	204
Agents de surveillance	142	150	139
Employés de bureau syndiqués	651	569	568
Chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes	3 611	3 571	3 551
Employés d'entretien	1 800	1 778	1 801
<b>Total</b>	<b>7 307</b>	<b>7 094</b>	<b>7 118</b>

### La représentation des femmes

Les femmes forment 15 % de l'effectif de l'entreprise, une progression de 1 % sur 1998.

### Syndicats et associations de l'entreprise

Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro

et employés des services connexes au transport de la STCUM, section locale 1983 – SCFP

Syndicat du transport de Montréal – CSN

Syndicat des employé(e)s de bureau, technicien(ne)s

et professionnel(le)s de la STCUM, section locale 2850 – SCFP

Syndicat des employés du transport en commun, section locale 2551 – SCFP

Fraternité des constables et agents de la paix de la STCUM

Syndicat des professionnelles et professionnels de la STCUM

Association des chefs d'opérations – Surface

Association des chefs d'opérations – Métro

Association des contremaîtres

Association des cadres – STCUM

# Le Conseil d'administration



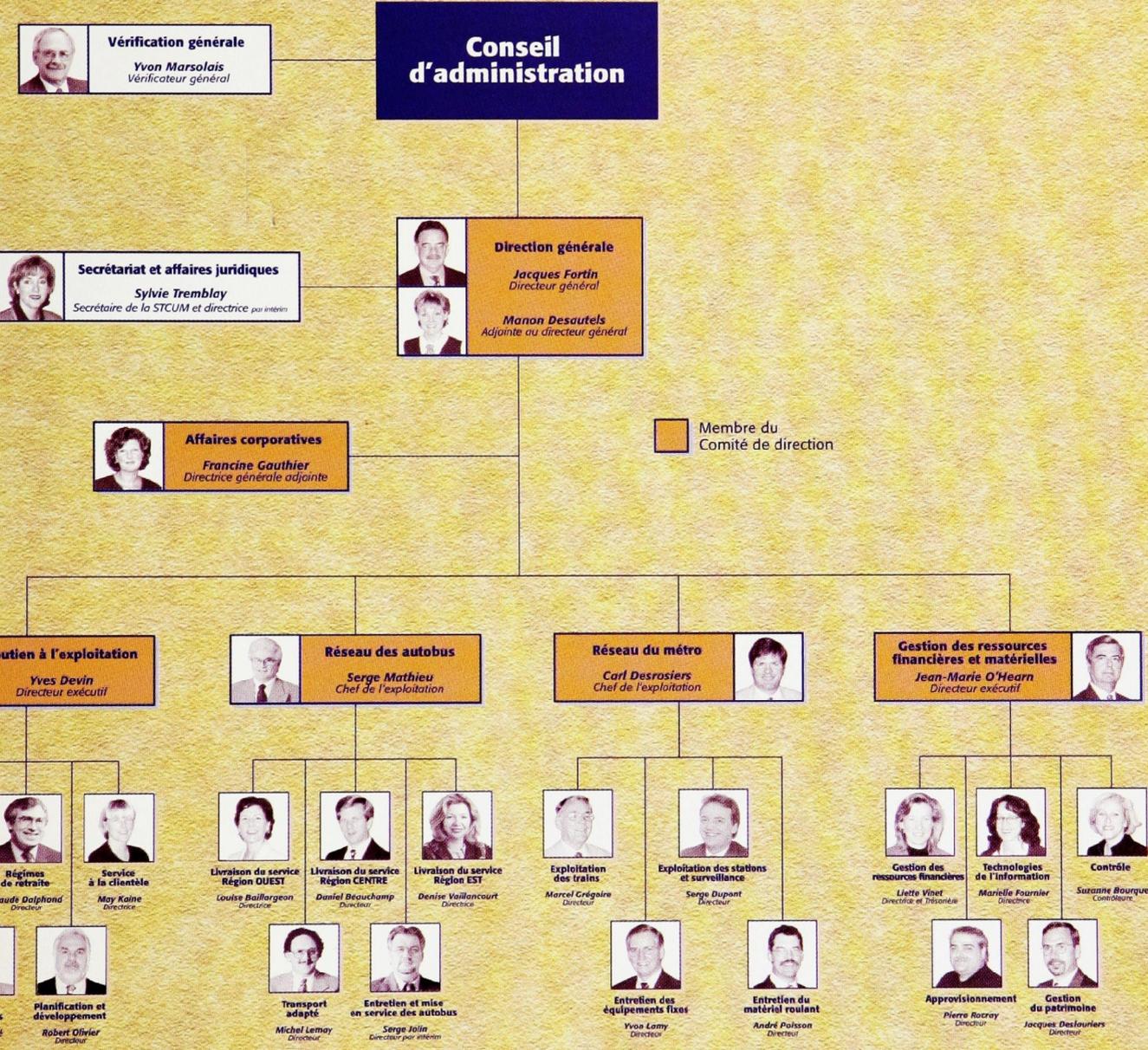
1 2 3 4 5 6 7 8 9

30

- 1 Monsieur Yves Leblanc, représentant des citoyens de Montréal
- 2 Monsieur Achille Polcaro, conseiller municipal de Montréal
- 3 Monsieur John W. Meaney, maire de la ville de Kirkland
- 4 Monsieur Pierre-Yves Melançon, vice-président, conseiller municipal de Montréal
- 5 Monsieur Frank Zampino, C.A., président, maire de la ville de Saint-Léonard
- 6 Madame Vera Danyluck, présidente du comité exécutif de la communauté urbaine de Montréal
- 7 Madame Ginette Marotte, représentante des citoyens de la banlieue de Montréal
- 8 Monsieur Jean-Guy Deschamps, conseiller municipal de Montréal
- 9 Monsieur Ovide T. Baci, maire de la ville de Roxboro

## LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

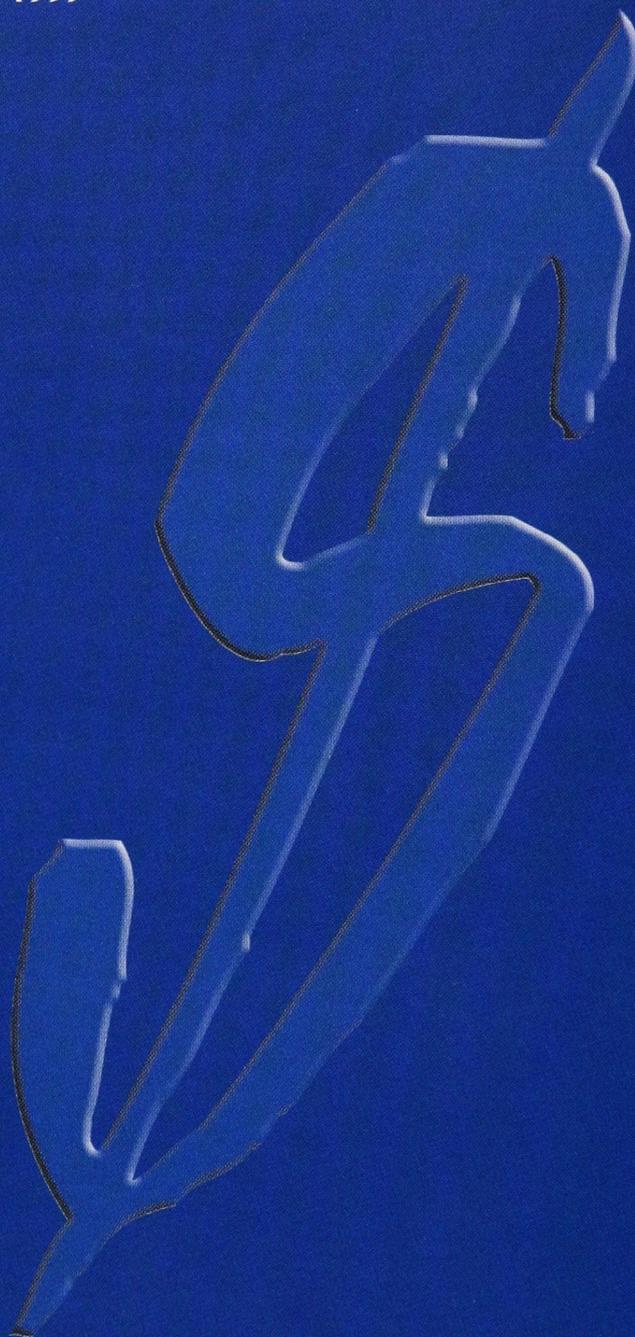
- Monsieur Frank Zampino, C.A., président, maire de la ville de Saint-Léonard
- Monsieur Jacques Fortin, directeur général de la STCUM
- Monsieur Ovide T. Baci, maire de la ville de Roxboro
- Monsieur Jean-Guy Deschamps, conseiller municipal de Montréal
- Monsieur Michel Bélanger, F.C.A.
- Monsieur L. André Poirier, C.A.



 Membre du Comité de direction

# ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 1999



## SOMMAIRE

Rapport des vérificateurs .....	34
---------------------------------	----

### États financiers

#### *Fonds d'exploitation*

Revenus et dépenses .....	35
---------------------------	----

Bilan .....	36
-------------	----

#### *Fonds des dépenses en immobilisations*

Opérations .....	37
------------------	----

Financement permanent réalisé .....	38
-------------------------------------	----

Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés .....	39
--	----

Bilan .....	40
-------------	----

#### *Fonds de roulement*

Capital non engagé .....	41
--------------------------	----

Bilan .....	42
-------------	----

#### *Fonds d'amortissement*

Variations de la réserve pour le remboursement d'obligations .....	43
--	----

Bilan .....	44
-------------	----

<i>Actifs immobilisés</i> .....	45
---------------------------------	----

<i>Dette à long terme</i> .....	46
---------------------------------	----

<i>Notes complémentaires</i> .....	47 à 55
------------------------------------	---------

Renseignements supplémentaires .....	56 à 61
--------------------------------------	---------

# RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

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

Nous avons vérifié les bilans du fonds d'exploitation, du fonds des dépenses en immobilisations, du fonds de roulement et du fonds d'amortissement et les états des actifs immobilisés et de la dette à long terme de Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1999, ainsi que l'état des revenus et dépenses du fonds d'exploitation, les états des opérations, du financement permanent réalisé et des soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés du fonds des dépenses en immobilisations, l'état du capital non engagé du fonds de roulement et des variations de la réserve pour le remboursement d'obligations du fonds d'amortissement de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

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

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 1999, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables décrites à la note 3.

*Raymond Chabot Grant Thornton*

Société en nom collectif  
Comptables agréés  
Montréal  
Le 13 mars 2000

# FONDS D'EXPLOITATION

## REVENUS ET DÉPENSES

de l'exercice terminé le 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	BUDGET	1999	1998
	\$	\$	\$
<b>REVENUS</b>			
Voyageurs (note 4)	285 446	285 145	276 098
Contribution des municipalités du territoire de la CUM (note 5)	254 600	254 600	254 600
Subventions du gouvernement du Québec (note 6)	59 093	57 877	61 183
Contributions de l'Agence métropolitaine de transport (note 7)	70 236	70 030	70 447
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (note 8)	2 689	831	1 589
Autres revenus	13 255	14 160	14 181
	<b>685 319</b>	<b>682 643</b>	<b>678 098</b>
<b>DÉPENSES</b>			
Service autobus et métro	542 655	541 893	540 840
Service de transport adapté	22 931	24 085	22 038
Service de la dette et frais de financement (note 9)	70 447	66 081	72 376
Dépenses imprévues	5 999	850	3 353
Maintien des actifs	11 645	9 232	7 918
	<b>653 677</b>	<b>642 141</b>	<b>646 525</b>
<b>Résultat avant affectations</b>	<b>31 642</b>	<b>40 502</b>	<b>31 573</b>
Affectations			
Fonds des dépenses en immobilisations	1 705	4 570	6 192
Fonds d'amortissement	29 937	29 983	23 182
	<b>31 642</b>	<b>34 553</b>	<b>29 374</b>
Excédent des revenus sur les dépenses avant revenu reporté de l'exercice précédent	-	5 949	2 199
Revenu reporté de l'exercice précédent	-	538	21 339
<b>Excédent</b>	<b>-</b>	<b>6 487</b>	<b>23 538</b>

# FONDS D'EXPLOITATION

## BILAN

Au 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
Encaisse	13 041	15 258
Acceptations bancaires, au coût, échéant en janvier 2000	2 992	558
Subventions du gouvernement du Québec à recevoir (note 10)	12 279	13 634
Contributions de l'Agence métropolitaine de transport à recevoir	13 569	25 334
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal à recevoir	911	2 794
Autres débiteurs (note 11)	19 150	23 313
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	15 254	14 393
Avance au fonds des dépenses en immobilisations	37 689	66 334
	<u><b>114 885</b></u>	<u><b>161 618</b></u>
<b>PASSIF</b>		
Emprunts à court terme	43 909	62 776
Comptes fournisseurs et frais courus (note 12)	62 989	65 137
Engagements à payer	-	3 912
Dû au fonds de roulement	1 500	6 255
Revenu reporté à l'exercice suivant	6 487	23 538
	<u><b>114 885</b></u>	<u><b>161 618</b></u>

# FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

## OPÉRATIONS

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
<b>FINANCEMENT PERMANENT</b>		
Emprunt à long terme	105 000	16 308
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport relativement aux rénovations des stations de métro	5 231	7 264
Subvention relative à l'implantation des autobus à plancher surbaissé	1 645	-
Fonds d'exploitation		
Projets réalisés	2 525	745
Projets à réaliser	2 045	5 447
	<u>4 570</u>	<u>6 192</u>
Fonds de roulement	4 904	745
Transfert des actifs du métro selon les exigences légales	97	167
	<u>121 447</u>	<u>30 676</u>
<b>DÉPENSES</b>		
Réseau initial et les prolongements du métro	97	167
Améliorations aux infrastructures du métro	403	710
Matériel roulant - autobus	-	1 061
Matériel roulant - autres	951	689
Équipement de bureau et logiciels	9 741	2 945
Immobilisations en cours	70 825	61 425
	<u>82 017</u>	<u>66 997</u>
<b>Financement permanent réalisé (à réaliser) de l'exercice</b>	<u><u>39 430</u></u>	<u><u>(36 321)</u></u>

# FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

## FINANCEMENT PERMANENT RÉALISÉ

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
Financement permanent à réaliser au début	(64 230)	(27 873)
Variations de l'exercice	<u>39 430</u>	<u>(36 321)</u>
	(24 800)	(64 194)
Financement non utilisé des règlements d'emprunt fermés au cours de l'exercice	<u>(14)</u>	<u>(36)</u>
Financement permanent à réaliser à la fin	<u>(24 814)</u>	<u>(64 230)</u>
Financement permanent réalisé (à réaliser) à la fin		
Financement non utilisé	5 208	6 065
Dépenses à financer	<u>(30 022)</u>	<u>(70 295)</u>
	<u>(24 814)</u>	<u>(64 230)</u>

# FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

## SOLDES DISPONIBLES DES RÈGLEMENTS D'EMPRUNT FERMÉS

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
Soldes disponibles	209	173
Ajouter		
Soldes disponibles de règlements d'emprunt fermés au cours de l'exercice	<u>14</u>	<u>36</u>
Soldes disponibles à la fin	<u><u>223</u></u>	<u><u>209</u></u>

# FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

## BILAN

Au 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport à recevoir	1 413	2 313
Subvention relative à l'implantation des autobus à plancher surbaissé	1 115	-
Refinancement en cours	<u>10 570</u>	<u>-</u>
	<u>13 098</u>	<u>2 313</u>
<b>PASSIF</b>		
Dû au fonds d'exploitation	<u>37 689</u>	<u>66 334</u>
<b>AVOIR</b>		
Financement permanent à réaliser	(24 814)	(64 230)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	<u>223</u>	<u>209</u>
	<u>(24 591)</u>	<u>(64 021)</u>
	<u>13 098</u>	<u>2 313</u>

# FONDS DE ROULEMENT

## CAPITAL NON ENGAGÉ

Au 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
Solde au début	6 255	7 000
Engagements autorisés au cours de l'exercice		
Financement d'immobilisations	(4 904)	(745)
Remboursement effectué au cours de l'exercice	<u>149</u>	<u>-</u>
Solde à la fin	<u><u>1 500</u></u>	<u><u>6 255</u></u>

# FONDS DE ROULEMENT

## BILAN

Au 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
Avance au fonds d'exploitation	1 500	6 255
Montant à recouvrer du fonds d'exploitation pour le financement de dépenses en immobilisations	<u>5 500</u>	<u>745</u>
	<u><b>7 000</b></u>	<u><b>7 000</b></u>
<b>AVOIR</b>		
Capital engagé	5 500	745
Capital non engagé	<u>1 500</u>	<u>6 255</u>
	<u><b>7 000</b></u>	<u><b>7 000</b></u>

# FONDS D'AMORTISSEMENT

## VARIATIONS DE LA RÉSERVE POUR LE REMBOURSEMENT D'OBLIGATIONS

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999

(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
Solde au début	64 297	38 267
Remboursement	(21 273)	-
	<u>43 024</u>	<u>38 267</u>
Affectation	29 983	23 182
Revenus de placements	2 553	2 848
	<u>75 560</u>	<u>64 297</u>

# FONDS D'AMORTISSEMENT

## BILAN

au 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
Placements		
Encaisse	2 400	57
Certificats de dépôt, au coût	3 520	6 156
Bons du Trésor, au coût non amorti (valeur marchande 10 408\$; 4 871 \$ en 1998)	10 408	4 925
Acceptations bancaires (valeur marchande 15 075 \$)	15 071	-
Obligations et coupons d'obligations, au coût non amorti (valeur marchande 42 259 \$; 52 416 \$ en 1998)	<u>43 484</u>	<u>52 153</u>
	74 883	63 291
Intérêts à recevoir	<u>677</u>	<u>1 006</u>
	<u><u>75 560</u></u>	<u><u>64 297</u></u>
<b>PASSIF</b>		
Réserve pour le remboursement d'obligations	<u><u>75 560</u></u>	<u><u>64 297</u></u>



# ACTIFS IMMOBILISÉS

Au 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
Terrains	7 354	7 354
Immeubles	143 607	134 409
Réseau initial et les prolongements du métro	1 434 327	1 434 230
Améliorations aux infrastructures du métro	19 844	17 793
Améliorations locatives	7 170	7 170
Matériel roulant - autobus	297 343	300 142
Matériel roulant - autres	27 579	26 628
Infrastructures régionales	4 564	4 564
Équipement de bureau et logiciels	79 494	69 753
Immobilisations en cours	351 321	291 342
	<u>2 372 603</u>	<u>2 293 385</u>
<b>AVOIR</b>		
Placement dans les actifs immobilisés	<u>2 372 603</u>	<u>2 293 385</u>

# DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
<b>ACTIF</b>		
Montants accumulés au fonds d'amortissement pour le remboursement d'obligations	75 560	64 297
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
Des municipalités du territoire de la CUM (note 13)	171 713	156 260
Du gouvernement du Québec	193 816	169 139
De l'Agence métropolitaine de transport	64 317	72 157
	<u>429 846</u>	<u>397 556</u>
	<u>505 406</u>	<u>461 853</u>
<b>PASSIF</b>		
Dette à long terme (note 13)	<u>505 406</u>	<u>461 853</u>

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 1- STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (ci-après la Société) est constituée en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et a pour responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun, principalement dans les 29 municipalités du territoire de l'île de Montréal.

## 2- CHANGEMENT DE CONVENTION COMPTABLE

Les obligations contractées auprès de tiers avant la fin de l'exercice et exigibles à court terme ne sont plus imputées aux dépenses et ne sont plus inscrites comme engagements à payer au bilan du fonds d'exploitation. Au cours des exercices antérieurs, ces obligations étaient imputées aux dépenses et inscrites comme engagements à payer au bilan.

La modification comptable a été appliquée de façon prospective et a entraîné une modification des points suivants du fonds d'exploitation :

(en milliers de dollars)

### Revenus et dépenses

#### *Diminution des dépenses*

Service autobus et métro

\$

(3 932)

Augmentation de l'excédent

3 932

### Bilan

#### *Diminution du passif*

Engagements à payer

(3 932)

Augmentation du revenu reporté à l'exercice suivant

3 932

## 3- CONVENTIONS COMPTABLES

### *États financiers*

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

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 3- CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

### Fonds d'exploitation

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

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

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

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

### Fonds de roulement

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

### Fonds des dépenses en immobilisations

Le financement permanent provenant du fonds d'exploitation (affectations) se comptabilise au moment de l'adoption d'une résolution du conseil affectant des sommes à des projets spécifiques ou lorsque les dépenses sont réellement effectuées.

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

### Actifs immobilisés

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

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

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

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 4- REVENUS VOYAGEURS

(en milliers de dollars)

	<u>Budget</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$	\$
Service autobus et métro	267 249	266 045	260 740
Service de transport adapté	980	920	879
Revenus régionaux <sup>(1)</sup>	17 217	18 180	14 479
	<u>285 446</u>	<u>285 145</u>	<u>276 098</u>

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

## 5- CONTRIBUTION DES MUNICIPALITÉS DU TERRITOIRE DE LA CUM

(en milliers de dollars)

	<u>Budget</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$	\$
Contribution versée au cours de l'exercice	231 600	231 600	254 600
Virement d'une portion de l'excédent de l'exercice 1998 (conformément au budget de 1999)	23 000	23 000	-
	<u>254 600</u>	<u>254 600</u>	<u>254 600</u>

## 6- SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Les subventions du gouvernement du Québec se détaillent comme suit :

(en milliers de dollars)

	<u>Budget</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$	\$
Immobilisations <sup>(1)</sup>	41 067	38 878	39 285
Service de transport adapté <sup>(2)</sup>	18 026	17 556	17 322
Indemnisation de la crise du verglas	-	1 443	1 630
Implantation des autobus à plancher surbaissé	-	-	2 946
	<u>59 093</u>	<u>57 877</u>	<u>61 183</u>

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 6- SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (suite)

### a) Programme d'aide au transport en commun<sup>(1)</sup> :

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est éligible à des subventions relatives aux dépenses admissibles (achat d'autobus, construction d'immeubles, rénovation des stations de métro, rénovation de voitures de métro et autres dépenses spécifiques) qu'elle a encourues au cours de l'exercice 1999 à des taux variant de 50 % à 75 %.

Ces subventions sont versées sous la forme d'une contribution au service de dette ou d'un paiement au comptant, selon les modalités prévues au programme d'aide et aux ententes particulières.

### b) Transport adapté aux personnes handicapées<sup>(11)</sup> :

En vertu des pouvoirs que confère au ministre des Transports l'arrêté en Conseil 2071-79, la Société est éligible à une subvention égale à 75 % des coûts encourus du service de transport adapté jugés admissibles par le ministre des Transports et préalablement approuvés par celui-ci.

## 7- CONTRIBUTIONS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Les contributions de l'Agence métropolitaine de transport se détaillent comme suit :

(en milliers de dollars)	Budget	1999	1998
	\$	\$	\$
Reliée aux déplacements sur le réseau du métro	40 839	41 190	40 329
Reliée aux déplacements sur les lignes d'autobus métropolitaines	6 642	6 077	5 986
Reliée aux équipements et infrastructures	2 424	2 432	2 436
	<u>49 905</u>	<u>49 699</u>	<u>48 751</u>
Financement de la dette - trains de banlieue	20 331	20 331	21 696
	<u><u>70 236</u></u>	<u><u>70 030</u></u>	<u><u>70 447</u></u>

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 7- CONTRIBUTIONS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (suite)

### a) Autobus et métro :

La Société reçoit de l'Agence une contribution financière servant à compenser les coûts reliés au transport métropolitain par autobus et à l'exploitation du métro.

Cette somme est établie sur la base du nombre de déplacements pour les utilisateurs du métro et autobus sur le réseau métropolitain.

### b) Équipements et infrastructures régionaux :

L'Agence doit acquérir de la Société les équipements et les infrastructures nécessaires au réseau de transport métropolitain par autobus. Au 31 décembre 1999, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Malgré ce transfert de propriété éventuel, la Société demeure responsable du service de la dette afférent au financement de ces biens. Cependant, l'Agence rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci et le service de la dette, déduction faite de toute subvention gouvernementale.

### c) Trains de banlieue :

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996, l'Agence succède aux droits et obligations de la Société à l'égard du réseau de trains de banlieue.

Le matériel roulant ferroviaire et tout autre actif relié à l'exploitation du réseau de trains de banlieue sont la propriété de l'Agence. Toutefois, la Société conserve la dette à long terme afférente à ces biens. L'Agence rembourse à la Société le capital et les intérêts, et est garante, en cas de défaut, du remboursement du service de dette relatif aux trains de banlieue.

## 8- CONTRIBUTION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

Cette contribution, déterminée par un décret gouvernemental, correspond à la quote-part de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal dans le partage des coûts d'exploitation et d'immobilisations du métro reliant son territoire à celui de la Société. La contribution de l'exercice s'élève à 1 802 598 \$, de laquelle est déduite une somme de 971 405 \$ relative à des ajustements aux années antérieures, pour un montant total de 831 193 \$.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 9- SERVICE DE LA DETTE ET FRAIS DE FINANCEMENT

(en milliers de dollars)	Budget	1999	1998
	\$	\$	\$
Frais de financement à court terme	2 136	4 412	2 634
Service de la dette - capital	29 128	29 604	34 538
Service de la dette - intérêts	40 714	35 699	37 243
Revenu d'intérêts	(1 531)	(3 783)	(2 039)
Remboursement fonds de roulement	-	149	-
	<b>70 447</b>	<b>66 081</b>	<b>72 376</b>

## 10- SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC À RECEVOIR

(en milliers de dollars)	1999	1998
	\$	\$
Immobilisations	3 895	3 701
Service de transport adapté	6 035	6 082
Indemnisation de la crise du verglas	2 349	905
Implantation des autobus à plancher surbaissé	-	2 946
	<b>12 279</b>	<b>13 634</b>

## 11- AUTRES DÉBITEURS

(en milliers de dollars)	1999	1998
	\$	\$
Revenus régionaux à recevoir	4 108	4 896
Versements pour accidents de travail à récupérer	4 861	5 093
Réclamations de taxes aux gouvernements	972	286
Comptes clients généraux	5 418	2 959
Dépôt pour l'achat d'autobus	-	6 666
Autres	3 791	3 413
	<b>19 150</b>	<b>23 313</b>

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 12- COMPTES FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
Fournisseurs	9 286	7 895
Frais courus	5 012	8 290
Salaires et charges sociales	28 048	26 060
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	3 920	4 952
Intérêts courus	8 172	7 949
Autres	8 551	9 991
	<u>62 989</u>	<u>65 137</u>

## 13- DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt variant de 4,85% à 11,50%, (4,65% à 11,50% en 1998) échéant de mars 2000 à décembre 2009	<u>505 406</u>	<u>461 853</u>

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

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

(en milliers de dollars)

	<u>\$</u>
2000	71 836
2001	57 828
2002	29 959
2003	49 843
2004	75 585
2005 et suivants	<u>220 355</u>
Total des paiements minimums exigibles	<u>505 406</u>

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 14- ENGAGEMENTS

### a) Bénéfices de maladie :

Les bénéfices de maladie accumulés s'élèvent à 12 460 009 \$ au 31 décembre 1999 (13 327 854 \$ en 1998). De ce montant, 11 144 067 \$ (12 294 132 \$ en 1998) ont été accumulés avant l'entrée en vigueur des régimes d'assurance-salaire. Les employés visés ont droit au paiement au comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

### b) Baux à long terme :

La Société est engagée d'après des baux à long terme échéant du 31 décembre 2000 au 31 octobre 2010 à verser une somme de 39 661 946 \$ pour des locaux. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4 682 323 \$ en 2000, 4 335 834 \$ en 2001 et 2002, 4 520 513 \$ en 2003 et 4 652 001 \$ en 2004.

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

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

La Société s'est engagée à verser une somme totale de 6 187 047 \$, soit 2 062 349 \$ annuellement de 2000 à 2002, pour l'impartition de sa centrale informatique.

### d) Devises étrangères :

La Société est engagée, auprès d'une institution bancaire, à acheter pour les trois prochains exercices 41 933 000 francs français à un taux prédéterminé représentant 10 541 181 \$CAN. Cette entente a été négociée dans le but de protéger la Société du risque de fluctuation des devises sur le marché, compte tenu qu'un contrat avec un fournisseur est payable en partie en francs français.

### e) Contrat d'approvisionnement en diesel :

La Société a négocié une entente avec une institution financière afin de se protéger des risques de fluctuation du prix du diesel sur le marché. Cette entente permet à la Société de payer pour une quantité de 29 778 000 litres de diesel à un prix fixe, représentant une somme d'environ 12 389 000 \$.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 1999

## 15- ÉVENTUALITÉS

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 17 065 338 \$ (30 647 782 \$ en 1998). La majeure partie de ce montant est constituée de demandes de recours collectifs. L'autre partie est reliée à des causes individuelles de blessures corporelles, de dommages matériels et de divers autres litiges. La Société a provisionné au 31 décembre 1999 un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

## 16- ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN

### a) Dette à long terme :

Le 20 janvier 2000, la Société a conclu une émission d'obligations au montant de 25 000 000 \$ afin de financer certains règlements d'emprunt.

### b) Nouvelles normes comptables :

À compter du 1er janvier 2000, la Société adoptera prospectivement les nouvelles conventions comptables publiées dans le Manuel de la présentation de l'information financière municipale. Les principales modifications qui seront apportées consistent en l'élimination de la comptabilité par fonds, l'adoption de la méthode de la comptabilité d'exercice pour les dépenses, ainsi que leur présentation au bilan.

## 17- INCERTITUDE DÉCOULANT DU PROBLÈME DU PASSAGE À L'AN 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Bien que le passage à l'an 2000 ait eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects du passage à l'an 2000 susceptibles d'avoir une incidence sur l'entité, y compris ceux qui sont liés aux fournisseurs ou d'autres tiers, ont été entièrement résolus.

# RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

## AFFECTATIONS AU FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

	<u>Budget</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$	\$
Service autobus et métro	-	4 570	4 133
Service de transport adapté	1 350	-	1 349
Maintien des actifs	355	-	710
	<u>1 705</u>	<u>4 570</u>	<u>6 192</u>

# RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999

(en milliers de dollars)

## VARIATIONS DES ACTIFS IMMOBILISÉS

	<u>Solde au début</u>	<u>Additions</u>	<u>Diminutions</u>	<u>Reclassifications</u>	<u>Solde à la fin</u>
	\$	\$	\$	\$	\$
Terrains	7 354	-	-	-	7 354
Immeubles	134 409	-	-	9 198	143 607
Réseau initial et les prolongements du métro	1 434 230	97	-	-	1 434 327
Améliorations aux infrastructures du métro	17 793	403	-	1 648	19 844
Améliorations locatives	7 170	-	-	-	7 170
Matériel roulant - autobus	300 142	-	(2 799)	-	297 343
Matériel roulant - autres	26 628	951	-	-	27 579
Infrastructures régionales	4 564	-	-	-	4 564
Équipement de bureau et logiciels	69 753	9 741	-	-	79 494
Immobilisations en cours	410 745	70 825	-	(10 846)	470 724
	<u>2 412 788</u>	<u>82 017</u>	<u>(2 799)</u>	<u>-</u>	<u>2 492 006</u>
Transfert des actifs des trains de banlieue selon les exigences légales	(119 403)	-	-	-	(119 403)
	<u>2 293 385</u>	<u>82 017</u>	<u>(2 799)</u>	<u>-</u>	<u>2 372 603</u>

# RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999

(en milliers de dollars)

## DETTE À LONG TERME

	<u>1999</u>	<u>1998</u>
	\$	\$
Obligations, 31 000 000 \$ 10,75%, échéant le 2 mars 1999	-	9 014
Obligations, 30 000 000 \$ 11,50%, échéant le 17 juillet 2000 <sup>(a)</sup>	19 140	19 140
Obligations, 39 500 000 \$ 11,50%, échéant le 14 décembre 2000 <sup>(a)</sup>	16 591	16 591
Obligations, 48 000 000 \$ 9,50%, échéant le 5 décembre 2001 <sup>(a)</sup>	22 626	22 626
Obligations, 70 000 000 \$ 7,50%, échéant le 30 septembre 1999	-	6 300
7,75%, échéant le 30 septembre 2000	6 300	6 300
8,00%, échéant le 30 septembre 2001	6 300	6 300
8,00%, échéant le 30 septembre 2002	6 300	6 300
8,75%, échéant le 30 septembre 2007	7 000	7 000
Obligations, 60 000 000 \$ 8,15%, échéant le 2 juin 2003 <sup>(b)</sup>	18 500	18 500
Obligations, 52 000 000 \$ 7,50%, échéant le 23 septembre 2003 <sup>(b)</sup>	19 550	19 550
Obligations, 50 000 000 \$ 5,50%, échéant le 3 mars 1999	-	14 845
6,90%, échéant le 3 mars 2004 <sup>(c)</sup>	26 200	26 200

# RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999

(en milliers de dollars)

## DETTE À LONG TERME (suite)

	1999	1998
	\$	\$
Obligations, 50 000 000 \$		
8,50%, échéant le 9 décembre 1999	-	15 240
9,60%, échéant le 9 décembre 2004 <sup>(c)</sup>	19 460	19 460
Obligations, 40 000 000 \$		
8,15%, échéant le 12 mai 1999	-	3 410
8,40%, échéant le 12 mai 2000	7 770	7 770
9,10%, échéant le 12 mai 2005 <sup>(c)</sup>	20 195	20 195
Obligations, 30 000 000 \$		
7,25%, échéant le 19 juillet 1999	-	2 728
7,50%, échéant le 19 juillet 2000	9 062	9 062
8,40%, échéant le 19 juillet 2005 <sup>(c)</sup>	11 242	11 242
Obligations, 10 500 000 \$		
5,75%, échéant le 12 mars 1999	-	2 090
6,10%, échéant le 12 mars 2000	2 255	2 255
6,50%, échéant le 12 mars 2001	2 435	2 435
Obligations, 30 000 000 \$		
7,10%, échéant le 18 juillet 2001 <sup>(a)</sup>	14 940	14 940
8,10%, échéant le 18 juillet 2006 <sup>(c)</sup>	15 060	15 060
Obligations, 30 000 000 \$		
4,65%, échéant le 5 juin 1999	-	2 920
5,25%, échéant le 5 juin 2000	3 150	3 150
5,65%, échéant le 5 juin 2001	3 400	3 400
6,00%, échéant le 5 juin 2002	3 675	3 675
6,25%, échéant le 5 juin 2003	2 415	2 415
6,50%, échéant le 5 juin 2004	2 605	2 605
6,60%, échéant le 5 juin 2005	2 815	2 815
6,75%, échéant le 5 juin 2006	3 040	3 040
6,85%, échéant le 5 juin 2007	3 280	3 280

# RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999

(en milliers de dollars)

## DETTE À LONG TERME (suite)

	1999	1998
	\$	\$
Obligations, 40 000 000 \$		
4,75%, échéant le 4 juin 1999	-	4 900
4,85%, échéant le 4 juin 2000	5 293	5 293
5,10%, échéant le 4 juin 2001	5 717	5 717
5,20%, échéant le 4 juin 2002	6 174	6 174
5,25%, échéant le 4 juin 2003	6 668	6 668
5,70%, échéant le 4 juin 2008 <sup>(c)</sup>	11 248	11 248
Obligations, 35 000 000 \$		
5,00%, échéant le 8 avril 2002 <sup>(c)</sup>	11 250	-
5,10%, échéant le 8 avril 2004	14 745	-
5,40%, échéant le 8 avril 2009 <sup>(c)</sup>	9 005	-
Obligations, 30 000 000 \$		
4,85%, échéant le 6 août 2000	2 275	-
5,10%, échéant le 6 août 2001	2 410	-
5,30%, échéant le 6 août 2002	2 560	-
5,40%, échéant le 6 août 2003	2 710	-
5,50%, échéant le 6 août 2004	12 575	-
5,90%, échéant le 6 août 2009 <sup>(c)</sup>	7 470	-
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ <sup>(d)</sup>		
8,04%, échéant le 24 janvier 2006 <sup>(a)</sup>	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ <sup>(d)</sup>		
6,75%, échéant le 9 décembre 2006 <sup>(a)</sup>	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 000 \$ <sup>(d)</sup>		
6,09%, échéant le 12 décembre 2007 <sup>(a)</sup>	30 000	30 000
Emprunt bancaire 40 000 000 \$ <sup>(d)</sup>		
6,77%, échéant le 9 décembre 2009 <sup>(c)</sup>	40 000	-
<b>Total</b>	<b>505 406</b>	<b>461 853</b>

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

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

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

<sup>(d)</sup> Contrat ayant fait l'objet d'une convention d'échange de devises et de taux d'intérêt. Seul le montant pour lequel la Société est ultimement responsable est indiqué comme solde en cours.

# RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De l'exercice terminé le 31 décembre 1999  
(en milliers de dollars)

## FONDS DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

### Analyse de projets en cours

Règlement no	Autorisation date	Description	Montant autorisé	Financement permanent			Dépenses			Surfinancement (sous-financement)		
				Solde au 1999-01-01	Financement de l'exercice	Projets fermés	Solde au 1999-12-31	Solde au 1999-01-01	Dépenses de l'exercice		Projets fermés	Solde au 1999-12-31
CA - 23	11/01/90	Travaux de rénovation à 60 terminus d'autobus	6 700	6 435	-	(6 435)	-	6 427	0	(6 427)	-	-
CA - 25	11/09/89	Travaux pour la voie réservée Pie-IX	6 900	5 865	-	-	5 865	5 859	5	-	5 864	1
CA - 31	08/06/90	Rénovation de voitures de métro	68 800	65 131	-	-	65 131	65 050	(749)	-	64 301	830
CA - 36	07/05/91	Diverses dépenses en immobilisations - 1990	8 000	4 015	-	(4 015)	-	4 012	0	(4 012)	-	-
CA - 49	09/09/92	Achat et installation de barres de guidage dans les garages et passages piétonniers	975	410	-	(410)	-	407	0	(407)	-	-
CA - 50	16/03/93	Travaux de réfection de voûte	5 050	575	-	-	575	1 199	39	-	1 238	(663)
CA - 52	07/04/93	Remplacement et remise à neuf d'équipements fixes du métro	5 735	400	-	-	400	2 103	586	-	2 689	(2 289)
CA - 55	13/04/93	Construction ou rénovation de terminus et aménagement de parcs de stationnements incitatifs	8 900	1 200	-	-	1 200	1 233	(33)	-	1 200	-
CA - 56	13/04/93	Implantation de voies réservées - Notre-Dame et Papineau - Crémazie et Henri-Bourassa	2 975	1 600	212	-	1 812	1 802	7	-	1 809	3
CA - 58	16/08/93	Achat et installation de 79 escaliers mécaniques dans le métro	38 900	1 300	10 990	-	12 290	6 875	8 683	-	15 558	(3 268)
CA - 60	10/08/93	Système de collecte automatique des données dans les autobus	3 700	2 865	-	-	2 865	3 179	16	-	3 195	(330)
CA - 61	16/08/93	Achat véhicules spécialisés sur rail	2 660	-	-	-	-	-	279	-	279	(279)
CA - 66	17/05/94	Déménagement de la caisse	2 850	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CA - 67	25/05/94	Aménagement et/ou construction de terminus autobus	5 500	2 460	463	-	2 923	2 902	15	-	2 917	6
CA - 71	08/11/94	Achat de 60 autobus urbains (1995)	22 200	19 895	-	-	19 895	19 895	-	-	19 895	-
CA - 75	18/08/95	Diverses dépenses en immobilisations 1996	7 200	5 220	-	-	5 220	5 261	12	-	5 273	(53)
CA - 78	18/12/95	Achat de 160 autobus à plancher surbaissé (1996)	63 750	55 745	1 450	-	57 195	57 091	104	-	57 195	-
CA - 80	29/04/96	Achat de 140 autobus à plancher surbaissé (1997)	58 500	27 248	25 840	-	53 088	51 691	1 388	-	53 079	9
CA - 81	29/04/96	Achat de 20 autobus à plancher surbaissé (1996)	7 975	6 400	675	-	7 075	7 049	26	-	7 075	-
CA - 82	22/05/96	Diverses dépenses en immobilisations 1996	2 700	1 060	-	-	1 060	1 078	145	-	1 223	(163)
CA - 83	22/05/96	Réfection de divers bâtiments	4 220	2 800	-	-	2 800	3 028	12	-	3 040	(240)
CA - 84	24/09/96	Équipement et logiciel pour développement MACD/3	5 180	1 345	-	-	1 345	1 402	(57)	-	1 345	-
CA - 85	10/01/97	Diverses dépenses en immobilisations 1997	6 430	535	-	-	535	948	576	-	1 524	(989)
CA - 86	14/03/97	Rénovation du métro	4 350	951	2 953	-	3 904	3 893	315	-	4 208	(304)
CA - 87	14/03/97	Rénovation du métro	1 720	397	1 283	-	1 680	1 629	52	-	1 681	(1)
CA - 88	14/03/97	Remplacement chauffage et ventilation Centre de contrôle Legendre	2 700	2 505	-	-	2 505	2 589	22	-	2 611	(106)
CA - 89	01/05/97	Achat de 72 autobus à plancher surbaissé (1998)	53 750	-	35 145	-	35 145	10 159	34 020	-	44 179	(9 034)
CA - 90	10/06/97	Rénovation du métro	886	206	681	-	887	859	21	-	880	7
CA - 92	16/06/97	Rénovation du métro	9 540	1 243	4 776	-	6 019	5 085	1 438	-	6 523	(504)
CA - 93	16/06/97	Rénovation du métro	14 279	1 934	11 824	-	13 758	7 819	6 671	-	14 490	(732)
CA - 94	16/06/97	Rénovation du métro	11 095	826	6 383	-	7 209	3 345	6 000	-	9 345	(2 136)
CA - 95	16/06/97	Rénovation du métro	10 875	900	5 668	-	6 568	3 644	3 927	-	7 571	(1 003)
CA - 96	16/06/97	Rénovation du métro	7 255	807	3 533	-	4 340	3 259	3 936	-	7 195	(2 855)
CA - 97	04/05/98	Diverses dépenses en immobilisations 1998	4 100	-	-	-	-	570	1 985	-	2 555	(2 555)
CA - 100	06/07/99	Diverses dépenses en immobilisations 1999	5 750	-	-	-	-	-	1 387	-	1 387	(1 387)
			472 459	222 273	111 876	(10 860)	323 289	291 342	70 825	(10 846)	351 321	(28 032)
		Immobilisations provenant des affectations - 1993	22 890	237	(9)	-	228	1 362	-	-	1 362	(1 134)
		Immobilisations provenant des affectations - 1994	10 007	599	-	-	599	338	-	-	338	261
		Immobilisations provenant des affectations - 1995	15 475	256	(55)	(6)	195	-	6	(6)	-	195
		Immobilisations provenant des affectations - 1998	-	5 447	-	(3 596)	1 851	-	3 596	(3 596)	-	1 851
		Immobilisations provenant des affectations - 1999	-	-	4 634	(2 589)	2 045	-	2 589	(2 589)	-	2 045
		Fonds de roulement	-	-	4 904	(4 904)	-	-	4 904	(4 904)	-	-
		Réseau initial du métro et prolongement	-	-	97	(97)	-	-	97	(97)	-	-
			48 372	6 539	9 571	(11 192)	4 918	1 700	11 192	(11 192)	1 700	3 218
			520 831	228 812	121 447	(22 052)	328 207	293 042	82 017	(22 038)	353 021	(24 814)

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale  
3<sup>e</sup> trimestre 2000

This report is available in english

Imprimé au Québec  
00015 04-09-00