


Rapport annuel 1986

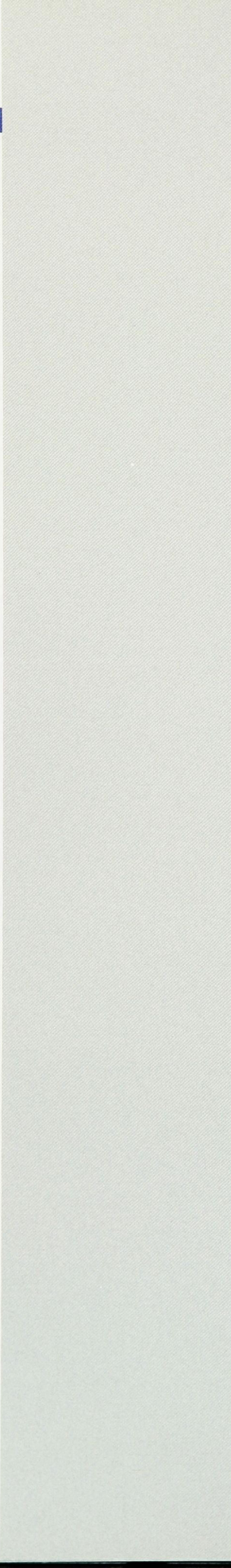


Société de transport
de la Communauté urbaine de Montréal



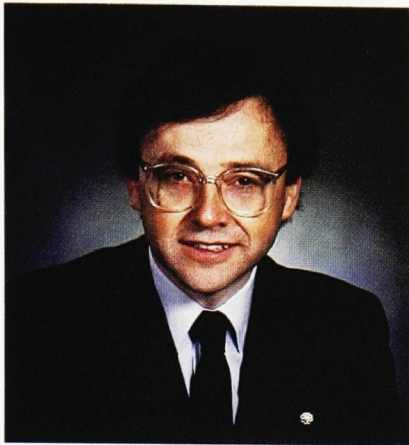
Sommaire

Le message du Président du Conseil d'administration	3
Le message de la Présidente-directrice générale	4
Les faits saillants	7
Les résultats financiers	8
Les résultats d'exploitation	14
Les ressources humaines	18
L'activité de l'entreprise	22
Le Conseil d'administration	26
La direction	29
Les états financiers	31



1. Introduction 1
 2. Theoretical background 2
 3. Methodology 3
 4. Results 4
 5. Discussion 5
 6. Conclusion 6
 7. References 7
 8. Appendix 8
 9. Bibliography 9
 10. Index 10

Message du Président du Conseil d'administration



La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, on le notera, progresse et croît dans le registre propre à son mandat corporatif. Cette mission s'incarne profondément dans la réalité d'une communauté en pleine évolution dont elle se veut l'un des agents de changement en tant qu'organisme public au service de son milieu.

Pour cela, la S.T.C.U.M. ne manque pas d'atouts. Ses employés d'abord, dotés d'une expérience unique, constituent sa force la plus importante. L'expertise technologique de la Société ensuite, reconnue mondialement, parachève une entreprise bien rodée, à la fois humaine et compétente.

Dans cette perspective, le Conseil d'administration se trouve allégé dans sa tâche, mais non pas moins conscient de son rôle: favoriser dans ses décisions une administration intelligente et concertée des ressources disponibles, en privilégiant un esprit d'ouverture envers le public.

On peut compter, dans cette optique, sur la collaboration des municipalités de la CUM dont la coopération, au sein du Conseil d'administration, a déjà permis de réaliser rapidement le gel des tarifs pour 1987.

Toutefois, il faudra nous interroger dans les mois à venir sur les principes mêmes du financement du transport

en commun dans le cadre de la Commission parlementaire sur le transport en commun. Cette réflexion jalonnera prioritairement notre parcours des mois prochains. Nous devons de plus sauvegarder, parfaire l'orientation clientèle amorcée l'année dernière par la Société, en vue d'imprimer aux réalisations de tous ce "souci du client" qui doit guider notre action commune.

Je veux remercier monsieur Yves Ryan, président du Conseil d'administration précédent, de même que les membres constituants qui, de concert, ont entrepris de façonner, au cours de leur mandat, une gestion clairvoyante de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Je tiens d'ailleurs à souligner la venue au Conseil de monsieur Raymond Renaud, maire de Saint-Léonard, de monsieur Abe Limonchik, conseiller municipal de Montréal, et de madame Ginette L'Heureux, conseillère municipale de Montréal. Pour moi, comme pour l'ensemble des membres du Conseil, les prochaines années devront ancrer chez tous la certitude du rôle de leader du système de transport en commun dans l'essor socio-économique de notre société.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Yves Ryan'. The signature is fluid and cursive, written over a light background.

Message de la Présidente-directrice générale



La S.T.C.U.M. a connu, en 1986, une très bonne année, particulièrement du point de vue de l'achalandage de la clientèle. En effet, plus de 388 millions de voyageurs ont emprunté le réseau, soit une augmentation de 4,2% d'achalandage par rapport à 1985.

La S.T.C.U.M. offre de plus en plus une alternative viable à l'automobile, et l'année 1986 a constitué un pas de plus dans la bonne direction. L'ouverture partielle, en 1986, de la nouvelle ligne 5 et l'inauguration de la station Côte-Vertu devraient contribuer également à augmenter l'attrait du service.

Dans l'Ouest de l'Île, le réseau de surface a été réaménagé, afin de répondre plus adéquatement aux besoins exprimés par les municipalités et mieux s'intégrer au réseau ferroviaire de banlieue. La qualité du service que nous offrons dans les villes de banlieue constitue un défi important, particulièrement là où le taux de possession d'une automobile est élevé.

Pour continuer d'améliorer nos relations avec la clientèle, nous avons mis en place, en 1986, une division des relations avec la clientèle, et une section spécialement chargée de recevoir et de traiter les commentaires et les plaintes du public voyageur.

Une attention personnalisée, des réponses aux lettres des voyageurs, un suivi auprès des services concernés constituent l'approche de cette nouvelle section. De toute évidence, le comportement de tous les employés en contact avec le public constitue l'élément-clé de l'image de marque de l'entreprise.

Parmi les améliorations des services offerts à notre clientèle au chapitre de l'information, la publication des horaires de tous les circuits d'autobus et l'annonce verbale des stations de métro ont été fort appréciées du public, particulièrement des aveugles et amblyopes voyageant dans le métro. Le taxi a également été étendu à l'ensemble de l'Île pour le transport des personnes handicapées.

Nos efforts pour mieux contrôler la perception se sont poursuivis en 1986. L'introduction d'un nouveau format de carte mensuelle, facilitant le contrôle visuel, a été introduit. Un mandat d'étude a également été confié à une firme spécialisée dans le domaine, afin de revoir tout le système de perception et de faire des recommandations à l'entreprise.

Les contrôles que nous avons cherché à resserrer au chapitre des revenus ont été complétés par un contrôle plus serré des dépenses, ainsi que par la recherche de nouvelles façons d'opérer. Ainsi, le tronçon de Castelnau - St-Michel, de la nouvelle ligne 5, est opéré par un seul agent, sans pour autant faire de compromis quant à la sécurité du public voyageur et de nos employés. Nous avons également amorcé le renouvellement de nos ordinateurs qui contrôlent la circulation des wagons de métro, afin d'être en mesure d'opérer des lignes courtes, qui nous permettront de mieux utiliser notre matériel roulant et mieux desservir certains tronçons particulièrement achalandés.

Un programme de valorisation de l'assiduité, mené en 1986, s'est traduit par une baisse générale du taux d'absentéisme: nous avons récupéré

9064 jours d'absence par rapport à 1985. Il faut que nous poursuivions nos efforts en ce sens, au cours des prochaines années.

La sécurité de nos employés et de nos voyageurs constitue une priorité constante pour la S.T.C.U.M., et tous nos autobus ont été équipés du signal Police 911, qui permet de signifier, à l'ensemble des citoyens, s'il existe un problème à l'intérieur d'un autobus, et d'en avertir la police.

Nous avons également modifié nos critères d'embauche pour l'emploi de chauffeur d'autobus. En effet, nous avons laissé tomber le critère de cinq (5) ans d'expérience de conduite d'un véhicule commercial, après une analyse de la situation existant dans l'ensemble des sociétés de transport en commun en Amérique du Nord. Ceci nous a permis de lever l'un des obstacles à l'emploi de femmes, à titre de chauffeure d'autobus.

Dans le domaine des relations de travail, l'année 1986 a été marquée par la signature d'une convention collective avec la Fraternité des constables et agents de la paix de la S.T.C.U.M., et ce, sans grève, et par l'amorce des négociations avec l'ensemble de nos autres syndicats. Nous en sommes également venus à des ententes avec la Fraternité des cadres conventionnés du service du Transport et le Syndicat des contremaîtres et contremaîtres adjoints, prolongeant d'un an l'entente existante.

Enfin, 1986 a marqué la première année où notre Conseil d'administration a siégé en public. En effet, une douzaine de réunions ordinaires se sont tenues, tout au cours de l'année, dans diverses municipalités du territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Ces réunions ont permis à un grand nombre de citoyens et citoyennes de faire valoir leur point de vue, et d'exprimer leurs revendications à l'endroit de la S.T.C.U.M. Elles ont, de plus, permis aux membres du Conseil

d'administration, ainsi qu'aux membres de la direction, d'être encore plus sensibles aux besoins de la population.

Au plan financier, nous avons réussi, au cours de l'année, à respecter l'enveloppe budgétaire qui nous a été allouée, et ce, en dépit d'un manque à gagner important au niveau de nos revenus dû aux mesures de plafonnement décrétées par le gouvernement du Québec. Pour ce faire, nous avons mis de l'avant des mesures de contrôle des dépenses qui ont réussi à contenir celles-ci à 465,3 millions de dollars.

En 1986, nous avons effectué des sondages auprès de notre clientèle et auprès de nos employés, afin de prendre le pouls de l'entreprise et dégager les perceptions sur la qualité de notre service. Ces sondages confirment que l'enjeu majeur des prochaines années est d'améliorer nos relations avec nos employés, d'alléger l'entreprise de sa lourdeur dans les décisions et de rendre encore plus performant son service de transport, particulièrement dans ses aspects de fiabilité. La direction s'est engagée à apporter les changements nécessaires pour corriger les lacunes de l'entreprise, et mieux miser sur ses atouts.

Nous sommes très fiers de compter sur les énergies de 8000 personnes pour y arriver, et de continuer à bâtir ensemble ce qui est déjà une entreprise de service formidable.

Jocine Tsoy



[The text in this section is extremely faint and illegible. It appears to be a multi-paragraph document or a list of items.]

Les faits saillants

	1986	1985
Nombre total de voyageurs (millions)	388,1	372,1
Dépenses d'exploitation (millions)	465,3	462,3
Revenus provenant des voyageurs (millions) (territoire de la C U M)	197,1	176,5
Nombre d'heures de service (millions)		
• En surface	4,9	5,0
• Métro	2,1	2,2
• TOTAL	7,0	7,2
Nombre de kilomètres parcourus (millions)		
• Autobus	78,9	82,0
• Métro	63,2	64,0
• TOTAL	142,1	146,0
Nombre de véhicules		
• Autobus	1859	2066
• Métro	759	759
• TOTAL	2618	2825
Nombre d'employés (au 31 décembre)	7964	7902

Les résultats financiers

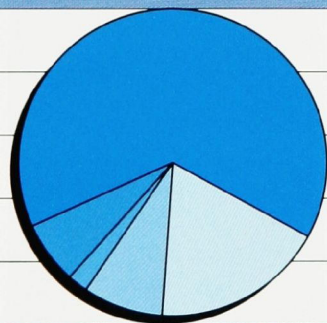
Dépenses d'exploitation

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal a cumulé des frais d'exploitation de 465,3 millions de dollars pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 1986, au regard des 462,3 millions de dollars pour l'exercice précédent. Les dépenses de 1986 n'ont donc progressé que d'un faible pourcentage (0,6%), soit une augmentation de 3 millions de dollars, par rapport à 1985.

Certains mécanismes de contrôle financier ont été utilisés avec succès au cours de l'exercice 1986. Ils ont permis de rencontrer des revenus plus faibles que prévu de 14 millions de dollars, et de reporter comme revenus à l'exercice subséquent un excédent de 2,1 millions de dollars provenant des contributions des municipalités sur le déficit d'exploitation réel de l'exercice 1986.

La baisse du prix du pétrole au début de 1986 a généré une économie de 3 millions de dollars en carburant et chauffage. Parallèlement, le gel de l'embauche a maintenu la masse salariale en-dessous de la prévision budgétaire de 1986, se traduisant par une diminution de 5,3 millions de dollars. Seuls les permis et taxes ont excédé de 1,9 million de dollars le niveau de 1985, principalement à cause de l'augmentation des cotisations de la C.S.S.T.

Répartition des dépenses d'exploitation (en pourcentage)



▶ Rémunération	66,6%
▶ Biens et services	17,5%
▶ Intérêts, amortissements et achats d'autobus	6,1%
▶ Taxes et permis	2,6%
▶ Service ferroviaire	7,2%

Répartition des dépenses d'exploitation

(en millions de \$)

	1986	1985
Rémunération	309,9	93,8
Biens et services	81,6	93,8
Carburant	14,4	16,9
Électricité	12,3	11,7
Chauffage	2,5	3,0
Achat et location - pneus d'autobus	0,8	1,0
Achat de pneus - métro	1,5	2,0
Contrats extérieurs	4,7	10,4
Biens non durables	25,8	28,5
Services	12,5	14,1
Divers	7,1	6,2
Intérêts, amortissements et achat d'autobus	28,6	31,6
Taxes et permis	11,9	10,0
Service ferroviaire	33,3	30,6
Ligne Montréal-Rigaud	14,3	13,0
Ligne Montréal-Deux-Montagnes	19,0	17,6
TOTAL	465,3	462,3

Les revenus d'exploitation

Le total des revenus d'exploitation s'établit à 211,3 millions de dollars, dont 197,1 millions de dollars proviennent de la contribution des voyageurs du territoire de la S.T.C.U.M. Les revenus de voyageurs ont marqué une hausse de 11,7% par rapport à 1985. L'augmentation des tarifs se situait entre 9,6% et 14,3% tandis qu'une hausse de 4,2% a été remarquée au niveau de l'achalandage.

Les revenus des voyageurs ont été inférieurs au niveau budgétisé de 5% ou 10,3 millions de dollars, pour le réseau autobus et métro, et de 1,1 million de dollars (- 15%) pour le service ferroviaire. Par ailleurs, l'achalandage réel a dépassé de 1,8% la prévision. À remarquer qu'une plus grande proportion de voyageurs a utilisé les cartes mensuelles. En 1985, 18,9% de la clientèle payait comptant, 18,2% avec tickets et 62,9% utilisait la carte mensuelle. En 1986, ces proportions ont évolué en faveur de la carte mensuelle: 18,1% des voyageurs ont

payé comptant leur passage, 14,7% avec tickets et 67,2% ont acheté des cartes mensuelles. Cette augmentation de la proportion des usagers utilisant les cartes mensuelles a contribué à diminuer les revenus. En effet, même si l'achalandage a augmenté de 4,2% (moyenne pondérée) entre 1985 et 1986, la proportion de l'augmentation a été plus forte chez les voyageurs se prévalant du tarif réduit (+ 12%) que chez les voyageurs qui paient le tarif régulier (+ 1,6%) pour le réseau d'autobus et de métro.

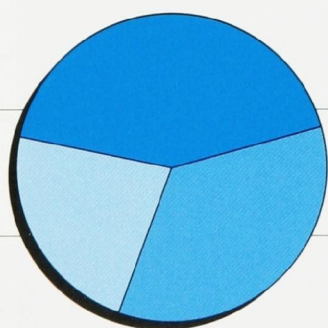
Quant au service ferroviaire, la répartition des tarifs selon quatre zones différentes a connu un franc succès, générant une augmentation de l'achalandage. Les revenus divers, ainsi que les revenus des services ferroviaires ont enregistré au total une hausse de 3,3 millions de dollars.

Les subventions du gouvernement du Québec

Les subventions du gouvernement du Québec ont été de 156,7 millions de dollars en 1986, comparativement à 159,2 millions de dollars en 1985, soit une diminution de 2%.

Cependant, par rapport à la politique de plafonnement de 1985, le plafonnement des subventions a réduit, en 1986, de 5,6 millions de dollars les montants pour le fonctionnement sur le territoire de la Société. Le manque à gagner, dû au plafonnement des subventions pour les cartes mensuelles, s'est établi à 3 millions de dollars. Quant aux subventions pour fins d'immobilisation, elles ont été de 2,5 millions de dollars moindres qu'en 1985. Les subventions pour le service ferroviaire et le transport adapté ont été de 1,5 million de dollars inférieures à la prévision.

Provenance des revenus (en pourcentage)



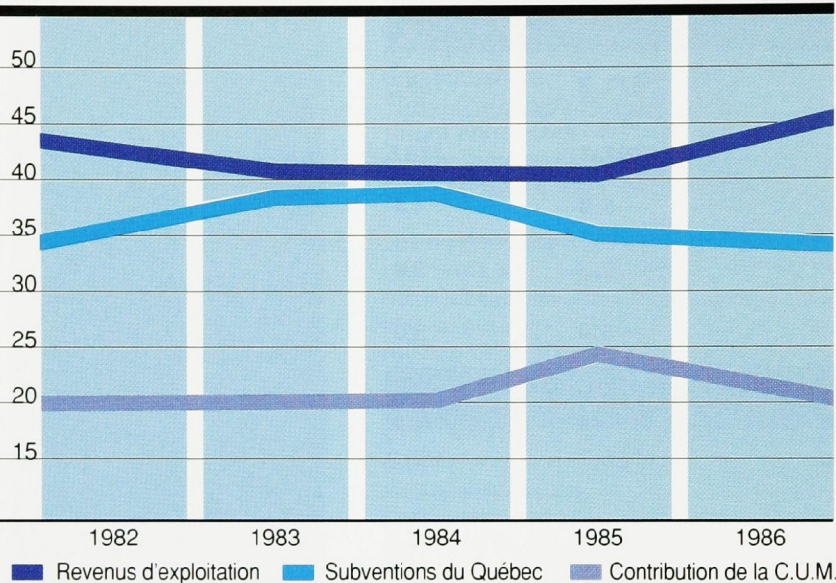
▶ Revenus d'exploitation (incluant revenu reporté de l'année précédente)	45,4%
▶ Subventions du Québec (incluant intérêts à récupérer du Québec)	34,2%
▶ Contributions des municipalités de la C U M	20,4%

Provenance des revenus

(en millions de \$)

	1986	1985
Revenus d'exploitation	211,3	188,5
• Revenus des voyageurs (territoire de la C U M)	197,1	176,5
• Service ferroviaire	5,0	4,4
• Autres revenus de transport	2,3	2,6
• Autres revenus d'exploitation	6,9	5,0
Subventions du gouvernement du Québec	156,7	159,3
• Aux fins de fonctionnement:		
• territoire S.T.C.U.M.	80,1	85,7
• service ferroviaire	2,6	2,3
• Aux laissez-passer		
• C.A.M.	31,1	29,3
• C.T.A.M.	1,5	1,4
• Aux fins d'immobilisations	18,5	19,9
• Autres subventions		
• transport adapté	6,0	5,9
• déficit résiduel — ferroviaire	16,3	14,8
• études et projets	0,6	—
Intérêts à récupérer du gouvernement du Québec au déficit de 1979	2,2	3,4
Revenu reporté de l'année précédente	—	13,2
Déficit à la charge des municipalités de la C U M	95,1	97,9
• Autobus et métro	87,1	90,2
• Trains	8,0	7,7
TOTAL	465,3	462,3

Évolution de la provenance des revenus
(en pourcentage)



Les modifications à la grille tarifaire

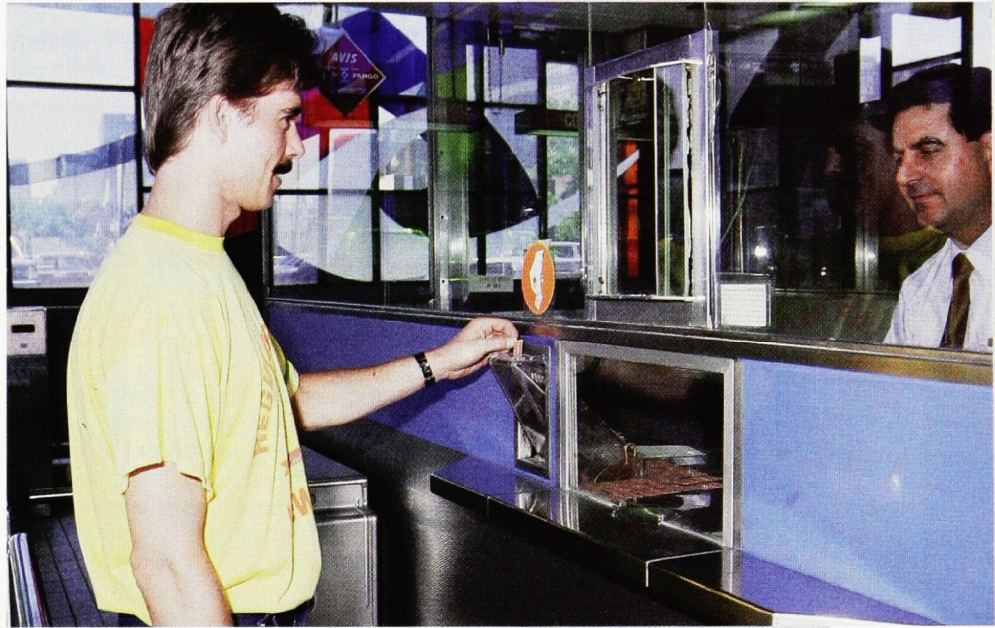
Les tarifs ont été révisés à la hausse en janvier 1986, les augmentations ne dépassant pas 0,10 dollar par déplacement, pour le passage payé en espèces ou avec ticket.

Ainsi, le tarif régulier payé en espèces est passé de 0,90 dollar à 1 dollar; le coût des tickets, qui était de 11 dollars pour 15 tickets, a été porté à 5 dollars pour 6 tickets; la carte mensuelle de 26 dollars a été haussée à 28,50 dollars.

Pour le tarif réduit, le paiement en espèces a augmenté de 0,05 dollar, portant à 0,40 dollar le coût d'un passage; le prix du ticket a subi une augmentation de 0,03 dollar l'unité, en passant de 10 tickets pour 3 dollars à 6 tickets pour 2 dollars; la carte mensuelle de 10 dollars était majorée de 1 dollar.

L'introduction dans le métro d'un nouveau mode de perception privilégiant l'utilisation du ticket à tarif unitaire a permis d'éliminer la manipulation de nombreuses pièces de monnaie et des billets de 1 dollar, lesquels bloquaient les goulottes des boîtes de perception. Ce ticket a aussi permis de diminuer la fraude et de réduire la fréquence du remplacement des boîtes, qui ne reçoivent maintenant que des tickets.

La carte mensuelle affiche pour sa part une nouvelle image: redessinée pour faciliter la perception, elle a été offerte dans sa nouvelle version en octobre 1986.



Grille tarifaire	1986	1985
Tarif simple	1,00 \$	0,90 \$
Tarif réduit	0,40 \$	0,35 \$
Tickets • tarif régulier	5,00 \$ (6 tickets)	11,00 \$ (15 tickets)
Tickets • tarif réduit	2,00 \$ (6 tickets)	11,00 \$ (10 tickets)
C.A.M.	28,50 \$	26,00 \$
C.A.M. • tarif réduit	11,00 \$	10,00 \$

Les résultats d'exploitation

L'utilisation du réseau urbain

L'achalandage dans le réseau d'autobus et de métro a connu une nette croissance au cours de 1986. Avec 388,1 millions de voyageurs durant les douze mois de l'année, 1986 aura enregistré une augmentation de 15,8 millions de voyageurs comparativement à 1985 (372,3 millions de voyageurs). Au cours de l'année, un sondage sur le taux d'utilisation de la carte mensuelle a été réalisé. Les résultats ont permis d'évaluer de façon plus précise l'achalandage annuel dans le réseau. Les détenteurs de ce titre de transport (65% des usagers) effectuent en moyenne 62 déplacements par mois avec la carte mensuelle à tarif régulier et 65 déplacements avec la carte mensuelle à tarif réduit.

L'offre de service

En 1986, 4,9 millions d'heures de service ont été offertes sur le réseau de surface, par rapport à 5 millions d'heures en 1985, ce chiffre excluant les heures des services touristiques, du transport adapté et des locations. Le retrait de la desserte de Longueuil, en janvier 1986, a réduit de 145 000 heures l'offre de service en 1986. Des mesures de rationalisation expliquent également en partie la légère diminution (3,4%) des heures de service dans le réseau d'autobus de la Société.

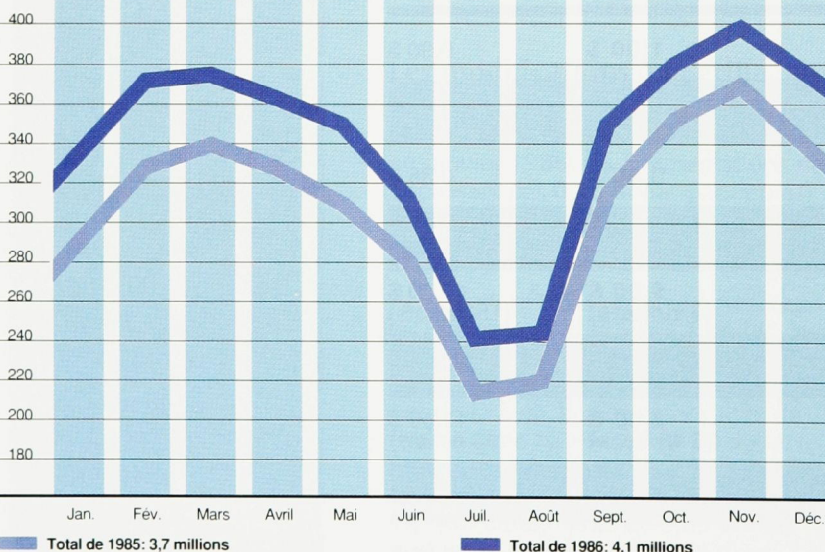
L'offre de service du métro a été de 2,1 millions d'heures en 1986, comparativement à 2,2 millions d'heures en 1985.

La vitesse moyenne des véhicules, en surface comme dans le métro, a légèrement diminué de 0,5%. Quant au kilométrage, il a été de 1,3% moindre que celui de 1985 et de 2,3% moins élevé que celui budgétisé.

Les véhicules du réseau de surface ont enregistré au total 78,9 millions de kilomètres en 1986, comparativement à 82 millions en 1985. L'ouverture de la ligne 5 du métro, en juin, et de la station de métro Côte-Vertu (ligne 2), en octobre, de même que les mesures de rationalisation prises depuis 1985 expliquent cette diminution.

Le réseau du métro, pour sa part, a affiché un total de 63,2 millions de kilomètres en 1986 par rapport à 64 millions de kilomètres en 1985. L'ouverture de la ligne 5 et celle de la station Côte-Vertu ont eu peu d'impact sur le kilométrage total des voitures du métro, l'exploitation de la ligne 5 ne requérant qu'un seul élément (ou trois voitures) de train. Le kilométrage sur cette ligne n'a compté que pour 372 000 kilomètres ou 0,6% du kilométrage total de 1986.

Nombre de C.A.M. vendues
(en milliers)



Par ailleurs, les mesures de rationalisation sur la ligne 4 (6 voitures au lieu de 9 sur les autres lignes) constituent l'un des facteurs de réduction du kilométrage total du métro. En effet, le nombre moyen de kilomètres relevé sur cette ligne a été de 30,6% plus bas qu'en 1985.

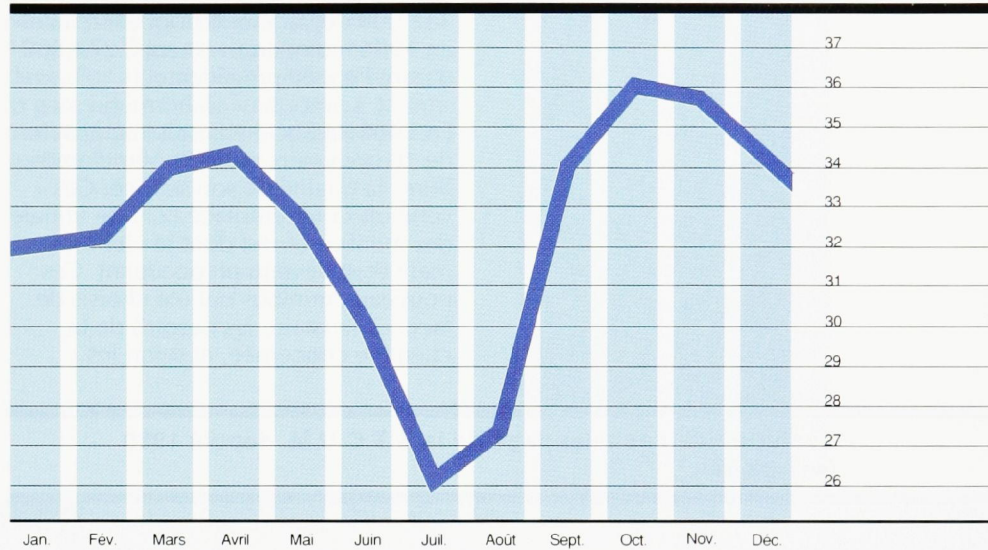
Le kilométrage enregistré sur les autres lignes a également diminué, de 0,3% sur la ligne 1, et de 0,2% sur la ligne 2.

L'exploitation du premier tronçon de la ligne 5 du métro a commencé le 16 juin, avec l'utilisation de trains de trois voitures seulement, conduits par un seul opérateur. Ce mode d'exploitation tient compte de l'achalandage prévu et permet d'assurer un meilleur service, grâce à des intervalles plus rapprochés entre chaque train.

L'exploitation du métro a été meilleure en 1986 qu'en 1985, avec moins d'interruptions de service et d'accidents. L'exploitation en surface constitue cependant une préoccupation, les accidents (circulation et voyageurs) ayant augmenté de 17,2%. Des efforts ont toutefois été faits pour réduire le nombre de signalements en service.

Une surveillance plus étroite a, par ailleurs, permis de réduire les voies de faits sur les chauffeurs d'autobus et permis d'augmenter le nombre de demandes des procédures relatives à des interpellations dans le métro. En 1986, 4 908 personnes furent interpellées dans le métro et 5 287 accusations furent portées en vertu des règlements de la Société et du code pénal, comparativement à 4 293 en 1985.

Achalandage total en 1986
(en millions)



Le transport adapté aux personnes handicapées

Une augmentation de 25,7% de l'achalandage du transport adapté en 1986 a été enregistrée de façon globale en regard de 1985. Au total, 342 000 déplacements ont été relevés en 1986, comparativement à 274 500 durant l'année précédente.

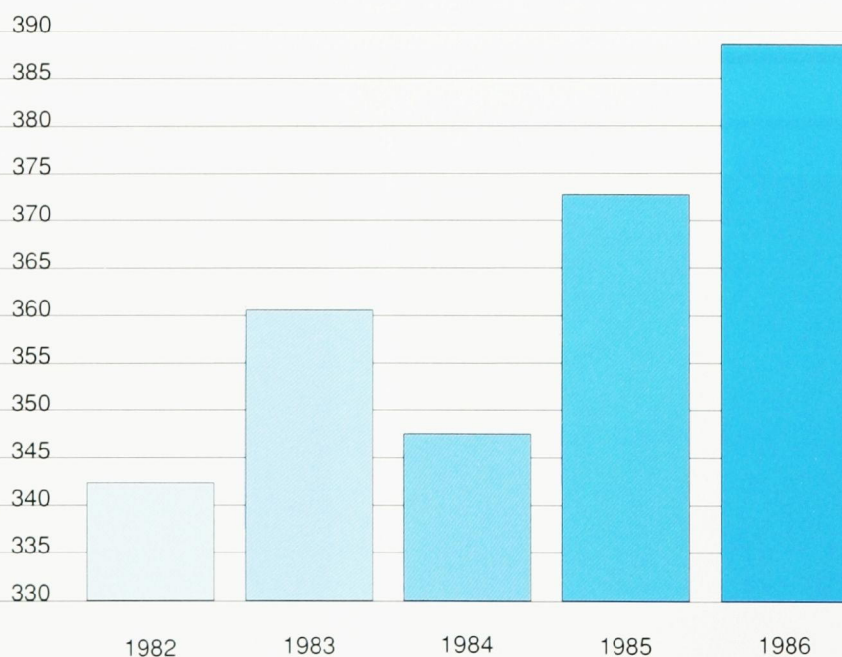
En 1986, la Société faisait l'acquisition de 16 nouveaux minibus afin d'améliorer la qualité de son service. Ces véhicules ont remplacé la flotte initiale des minibus Forest dont le vieillissement était devenu préoccupant. Ces nouveaux minibus ont été choisis de façon à satisfaire les besoins de la clientèle concernée, et selon les

recommandations du Comité consultatif usagers-transporteur. Au total, 170 500 déplacements ont été effectués à bord des minibus de la Société, comparativement à 203 900 en 1985.

Cette diminution des déplacements par minibus s'explique par le fait que les personnes handicapées privilégient le transport par taxi; le nombre de déplacements est passé de 70 400 l'année dernière à 171 200 en 1986, une augmentation de 143%. L'introduction du taxi dans le secteur central de l'île depuis le 25 août 1986 a contribué grandement à cette augmentation, ce secteur présentant la plus forte concentration de personnes handicapées du réseau.

Les succès remarquables qu'ont connus les divers projets pilotes de transport par taxi depuis 1984 ont incité la S.T.C.U.M. à implanter graduellement, et de manière permanente, la desserte par taxi dans l'ensemble du territoire de la CUM. Ce mode de transport a permis de répondre à un plus grand nombre de demandes de déplacements de la part des personnes handicapées.

Évolution de l'achalandage de la S.T.C.U.M. depuis 1980
(en millions)



Le service ferroviaire

L'achalandage de la ligne du CN, Montréal/Deux-Montagnes, a augmenté de 11,1%. Pour l'ensemble de l'année, 3,8 millions de déplacements ont été réalisés comparativement à 3,4 millions en 1985.

La ligne du CP, Montréal/Rigaud, a augmenté son achalandage de 20,8%. Le meilleur état du matériel roulant, la modernisation et l'amélioration des installations et des horaires ont favorisé cet accroissement. Les déplacements se sont chiffrés à 2,6 millions en 1986, alors qu'ils n'étaient que de 2,2 millions l'année précédente.

L'abolition de doubles tarifs avec le métro et l'autobus, pour les stations proches du centre-ville (Portal Heights à Val Royal ainsi que Vendôme et Montréal-Ouest), depuis janvier 1986, explique ce regain d'achalandage. Par ailleurs, la mise en service de la gare intermodale Vendôme a amené une augmentation de la clientèle du service ferroviaire.



Les ressources humaines

Effectifs au 31 décembre 1986

	1986
Chauffeurs et opérateurs	4005
Comprenant chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro, gareurs, agents de terminus, pointeurs, changeurs, préposés aux renseignements.	
Employés d'entretien	2110
Comprenant tous les employés de métiers et tous les employés de soutien des services du Génie, de l'Approvisionnement et de l'Entretien des véhicules.	
Employés de bureau	554
Syndiqués et non syndiqués	
Gestionnaires	221
Cadres et professionnels	167
Cadres de supervision	548
Comprenant les cadres conventionnés du Transport, les contremaîtres et les contremaîtres adjoints.	
Employés caissiers	206
Comprenant tous les employés reliés aux activités de la cueillette des titres et argents ainsi que les commis divisionnaires.	
Agents de surveillance	152
Comprenant tous les employés assignés à la surveillance du métro et des édifices de la Société.	
TOTAL	7963

L'effectif

L'équipe S.T.C.U.M. comptait, au 31 décembre 1986, 7 964 personnes, ce qui constitue une légère hausse par rapport au 31 décembre 1985 (7 902).

L'embauche du personnel permanent a été inférieure cette année (274 personnes) comparativement à l'année dernière (424 personnes). Cette situation est redevable au gel d'effectif décrété par la direction. Par ailleurs, les 209 départs d'employé(e)s permanent(e)s, représentent un taux de roulement externe de 3%. Le nombre de mutations s'est élevé à 643, celui des promotions à 455, soit un taux de mobilité interne de 14%.

Au niveau de la direction, une seule nomination a été annoncée en 1986. Il s'agit de monsieur Michel Sainte-Marie, nommé au poste de directeur du service des Ressources humaines en avril 1986.

La rémunération

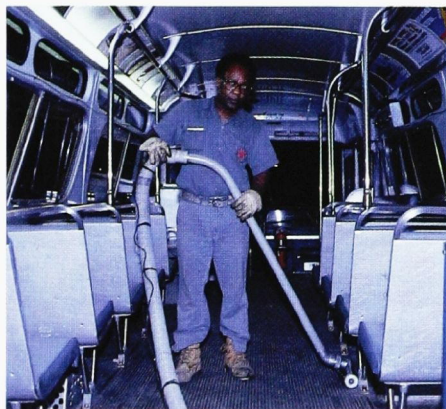
La rémunération totale, comprenant salaires et avantages sociaux, s'établit à 309,8 millions de dollars, comparativement à 293,5 millions de dollars en 1985, soit une majoration de 5,6%. L'ajustement des salaires au coût de la vie explique en grande partie cette hausse de la masse salariale.



Relations de travail

La convention collective de la Fraternité des constables et agents de la paix de la S.T.C.U.M. a été signée le 21 mars 1986, pour une période de trois ans. Deux contrats collectifs de travail, celui des contremaîtres et des contremaîtres adjoints de la S.T.C.U.M. et celui des cadres conventionnés du service du Transport, ont été prolongés d'une année au début de l'automne.

De plus, l'année 1986 a surtout été consacrée à la préparation de la négociation des conventions collectives des quatre grandes unités syndicales. Cette opération négociation 1986-1987 a exigé la mise sur pied de comités de négociation. En outre, au terme de l'année 1986, une entente était imminente avec le Syndicat des employé(e)s de bureau alors que les négociations se poursuivaient aux trois autres tables: celle de la Fraternité des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport, celle du Syndicat du transport de Montréal et celle du Syndicat des employés du transport en commun.



Amélioration de la formation

Un programme de développement des cadres de premier niveau a été mis sur pied en vue d'améliorer leur compétence en matière de gestion des ressources humaines. Au service du Génie, ce programme était lancé en novembre. Il s'adressait principalement aux contremaîtres généraux et aux contremaîtres. Au service de l'Entretien des véhicules, ce programme comporte plus d'une douzaine d'étapes dans son processus d'implantation; le premier module touche la conception et la préparation du programme ainsi que le début de la formation de tous les cadres de premier niveau.

Les programmes

Pour l'ensemble de la Société, on constate en 1986 une légère réduction du taux de fréquence des accidents de travail; cette baisse s'accompagne d'une réduction plus sensible du taux de gravité de ces accidents, ce qui a eu pour effet de diminuer de l'ordre de 5 000 le nombre de jours de travail perdus.

En 1986, on notait une réduction de 18% du nombre total de voies de fait à l'endroit des chauffeurs de la Société (214 en 1985 contre 175 en 1986). Toutefois, on remarquait une tendance à l'aggravation des blessures, surtout dans la période estivale. La S.T.C.U.M. a donc entrepris de mettre sur pied une série de mesures visant à améliorer la sécurité de ses employés et des voyageurs. L'adoption du système de signalisation d'urgence "Police 911" au cours de l'été 1986 ainsi que la mise sur pied d'un système de surveillance plus étroit sur certains circuits d'autobus s'inscrivaient dans cette politique.

Depuis le milieu de janvier 1986, toutes les données sur les accidents rapportés au service du Génie sont intégrées dans un système informatique. Dans le but d'obtenir un reflet plus fidèle de la situation, tous les accidents qui se sont produits depuis juin 1983 ont été entrés dans le système. Les informations recueillies se révèlent un actif essentiel pour la prise de décision en matière de santé et de sécurité.

L'année 1986 a vu la mise en place d'un système de répartition des jours de congé chez les cadres conventionnés du service du Transport. Ce système permet un partage plus équitable des conditions de travail et des périodes de congés hebdomadaires. Au service de l'Entretien des véhicules, un projet d'implantation d'horaires variables dans les trois départements de l'usine Crémazie a été réalisé. Ce projet a permis d'améliorer les conditions ainsi que le climat de travail des employés.



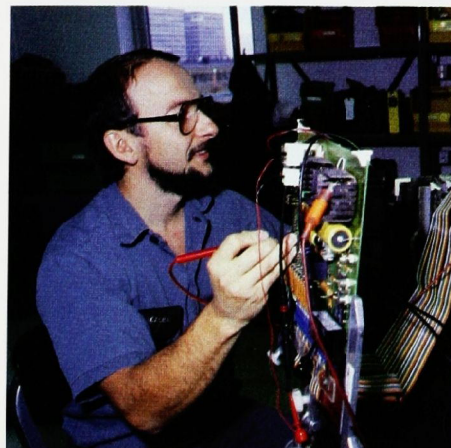
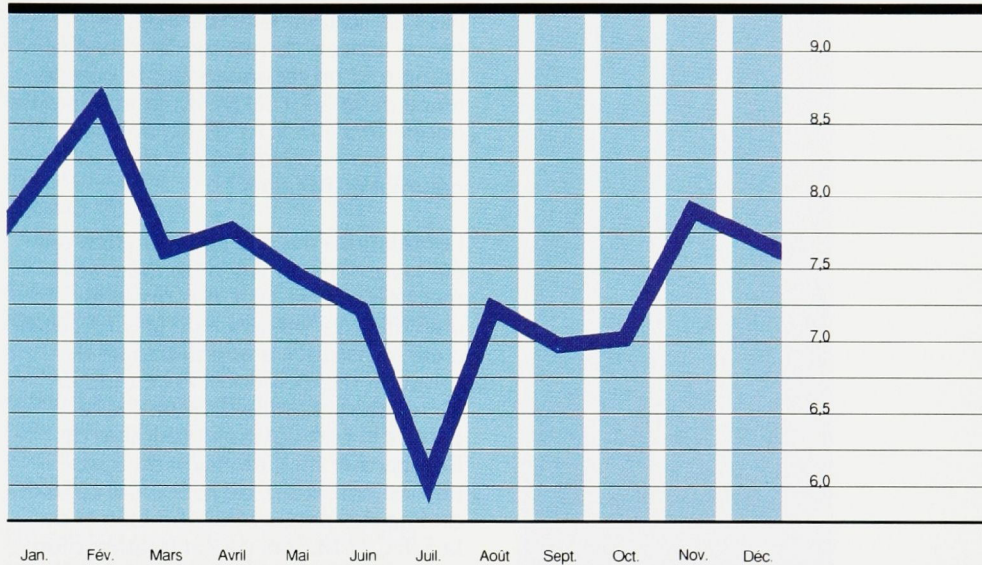
Des rapports préliminaires sur la santé des chauffeurs d'autobus et sur l'aspect ergonomique de leur poste de travail ont été déposés en 1986. Ces rapports contiennent des recommandations, qui font l'objet d'évaluation.

Les efforts entrepris en 1986 pour diminuer l'absentéisme au travail ont entraîné une réduction de 9 064 jours d'absence par rapport à 1985. En 1986, les jours d'absence se sont élevés à 155 620: un écart positif de 2% par rapport aux 164 684 jours d'absence de 1985. Les services du Génie, du Transport et de l'Entretien des véhicules ont initié, à cet égard, un nouveau système de valorisation de l'assiduité qui a donné d'excellents résultats.

Dans un souci d'améliorer l'aide apportée au personnel en difficulté, deux personnes additionnelles se sont jointes à l'équipe du Programme d'aide aux employés. Ce programme a d'ailleurs adopté une nouvelle orientation qui privilégie une aide globale à l'employé en difficulté.

La Société a mis sur pied huit régimes d'assurance. Certains avaient pour effet d'élargir la couverture de plusieurs catégories d'employés. Pour les non-syndiqués, il s'agit d'assurances couvrant les soins dentaires, la vie, la maladie et les voyages d'affaires. Pour les syndiqués, ces régimes comprennent une assurance-vie, une assurance maladie et une assurance-salaire (pour les employés de bureau).

Taux d'absentéisme
(en pourcentage)



L'activité de l'entreprise

Le développement des communications

Les visiteurs locaux et internationaux ont visité en grand nombre nos installations et nos équipements. Plus de 2 500 visiteurs, en provenance de 19 pays, se sont familiarisés avec les divers aspects de nos modes d'exploitation tout en reconnaissant la compétence de la S.T.C.U.M. en la matière. Ils ont permis à la S.T.C.U.M. de poursuivre son ouverture sur le milieu national et étranger.

Les relations avec la communauté ont été favorisées en vue d'un rapprochement plus étroit avec nos diverses clientèles. La présence de la S.T.C.U.M. a été remarquée à une douzaine de salons et d'expositions. À ce titre, la Foire internationale de Montréal a permis la participation conjointe de Bombardier Inc., (division du transport en commun), de la Société canadienne des pneus Michelin Ltée et de la S.T.C.U.M. lors de l'animation d'un

kiosque sur le thème des 20 ans du métro. La Société a également participé à une exposition sur les 125 ans du transport collectif à Montréal, en collaboration avec le Centre d'histoire de Montréal.

L'amélioration de l'information à la clientèle s'est traduite par la mise en circulation de plusieurs documents d'information qui facilitent l'utilisation du transport collectif: guide-métro et horaires de trains de banlieue, et, pour une première fois, des planibus, concernant les horaires et les trajets des lignes d'autobus. De plus, des campagnes d'information préventive sur le vol à la tire, la fraude et les incendies ont été menées afin de sensibiliser le public voyageur à l'adoption de comportements plus sûrs.

Le service des Relations publiques et communautaires a mis en place une section Commentaires et plaintes qui a reçu 7 971 plaintes en 1986 et 923 requêtes, remerciements et suggestions. La clientèle et le public ont ainsi accès directement à un mode de communication qui leur permet d'exprimer leurs opinions. La Société dispose dorénavant de la structure nécessaire pour traiter avec attention et équité les plaintes provenant de toutes les catégories de clientèle. Les demandes générales de renseignements sur le service continuent d'être reçues par le Centre de renseignements A-U-T-O-B-U-S qui apporte l'information ponctuelle nécessaire aux déplacements des voyageurs.



La qualité des services à la clientèle

Le service de l'Aménagement du réseau a finalisé en août 1986 la révision sectorielle du réseau de surface de l'ouest de l'île. Le nouvel aménagement touche les douze municipalités de ce secteur. Sa desserte est assurée par onze lignes d'autobus régulières et trois lignes offrant un service aux heures de pointe. Cette révision de l'aménagement augmente l'accessibilité au réseau de transport, améliore le service sur certaines lignes et rend compte d'une meilleure intégration des réseaux d'autobus et de trains.

Par ailleurs, certaines lignes d'autobus ont été modifiées afin de tenir compte de la mise en service de la station de métro Côte-Vertu, à Ville Saint-Laurent, et de l'ouverture partielle de la ligne 5 du métro.

Dans le but de préserver la santé du public et de ses employés, la S.T.C.U.M. a effectué, en mai et en juin 1986, une étude sur la qualité de l'air dans le métro. Les résultats ont démontré qu'en fonction de tous les contaminants évalués, les concentrations obtenues étaient inférieures aux concentrations prescrites par le règlement sur la qualité du milieu de travail.

Le 14 septembre 1986, plusieurs services de la Société unissaient leurs efforts pour organiser une importante simulation d'incendie sur la ligne 5 du métro. Cette simulation a favorisé l'élaboration de plusieurs recommandations reliées à la sécurité-incendie dans le réseau souterrain et la validation de la consigne d'intervention en cas d'incendie. Pour la Société, cet exercice, le quatrième du genre, contribue au maintien d'une excellente cote au niveau de la sécurité-incendie du métro. Le service de Prévention

des incendies de la Ville de Montréal et Urgences-Santé y ont apporté leur collaboration. Des représentants d'organismes de transport européens et américains assistaient à cette activité.

La Société a adopté un nouveau règlement (CA-3) qui vise à assurer la sécurité du public voyageur lors de ses déplacements dans le réseau. En vigueur depuis le 27 juillet 1986, l'application de ce règlement relève du service de Surveillance. Tout en faisant respecter ce code d'éthique, les agents de surveillance privilégient une relation d'aide à la clientèle. Ils contribuent à assurer bien-être et confort à chaque voyageur. En ce sens, les agents de surveillance ont assuré une présence assidue de 200 000 heures dans le métro.

Un contrat pour l'installation de 100 nouveaux abribus a été octroyé en 1986. De ce nombre, 55 ont été installés, ce qui porte le nombre total de ces installations à 824. Les 45 autres abribus seront aménagés au début de l'année 1987.

L'amélioration de la propreté est demeurée une priorité, tant pour les stations de métro et les abribus que pour les véhicules de la Société. Le service du Génie, responsable de l'entretien sanitaire des stations et des abribus, a atteint dans l'ensemble ses objectifs. Au niveau du métro, la propreté a été améliorée, grâce, entre autres, à la rationalisation des efforts du personnel, dont le nombre n'a pas été augmenté bien que six nouvelles stations aient été ajoutées au réseau. Le phénomène des graffiti dans le réseau souterrain a continué d'être contrôlé: on tente de nettoyer tout graffiti en deçà de 24 heures.

Le service de l'Entretien des véhicules a, pour sa part, réussi à améliorer l'apparence des voitures de métro et des autobus en augmentant la fréquence des nettoyages des véhicules. Ainsi, l'objectif de laver complètement l'intérieur et l'extérieur des voitures de métro à toutes les inspections, a été réalisé en grande partie.

Dans le but de faciliter l'utilisation du métro aux aveugles, amblyopes, personnes âgées, analphabètes, touristes et usagers en général, la Société a implanté un procédé d'annonce verbale du nom des stations. Cet appel des stations à bord des trains est effectué par les opérateurs de métro sur toutes les lignes du réseau depuis le 8 décembre 1986.

Un recensement et une classification des dépositaires de titres de transport ont donné lieu à une campagne d'information auprès du public. Le service du Marketing a mis de l'avant ce programme permettant à la clientèle d'identifier plus facilement les dépositaires de titres de transport. De plus, la vente de ces titres de transport par l'intermédiaire des dépositaires contribue à diminuer l'achalandage à la loge des changeurs dans le métro en réduisant les files d'attente à la fin et au début de chaque mois.

Une expérience pilote d'essai d'autobus articulés a été lancée au début de l'année. Pour ce programme, élaboré par le ministère des Transports du Québec, la S.T.C.U.M. agissait à titre de coordonnateur auprès des autres participants au projet: la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke. Ce programme a permis d'évaluer le rendement de quatre types différents d'autobus articulés de fabrication européenne.



Une gestion plus efficace de l'entreprise

Le Conseil d'administration a formé un Comité de vérification, présidé par un membre du Conseil. Le mandat de ce Comité couvre tout sujet relié aux contrôles de la Société. Plus spécifiquement, il s'attarde à l'étendue du travail, à la lettre de recommandation des vérificateurs externes et au résultat des vérifications.

Ce comité a tenu onze réunions en 1986, sous la présidence de monsieur Henri Bessette, membre du Conseil d'administration.

Le service des Systèmes de gestion a accéléré la réalisation des principaux projets reliés au développement de la bureautique et de l'informatique. Le courrier électronique est maintenant disponible à plus de 500 usagers, améliorant ainsi les communications inter-services. Parmi les huit différents projets utilisés comme outils de gestion, l'élaboration du Système intégré de budgets, programmes et engagements financiers (SIBE) s'est poursuivie tout au long de 1986. SIBE englobe la révision des systèmes comptable et budgétaire ainsi que la conception du système d'engagements financiers.

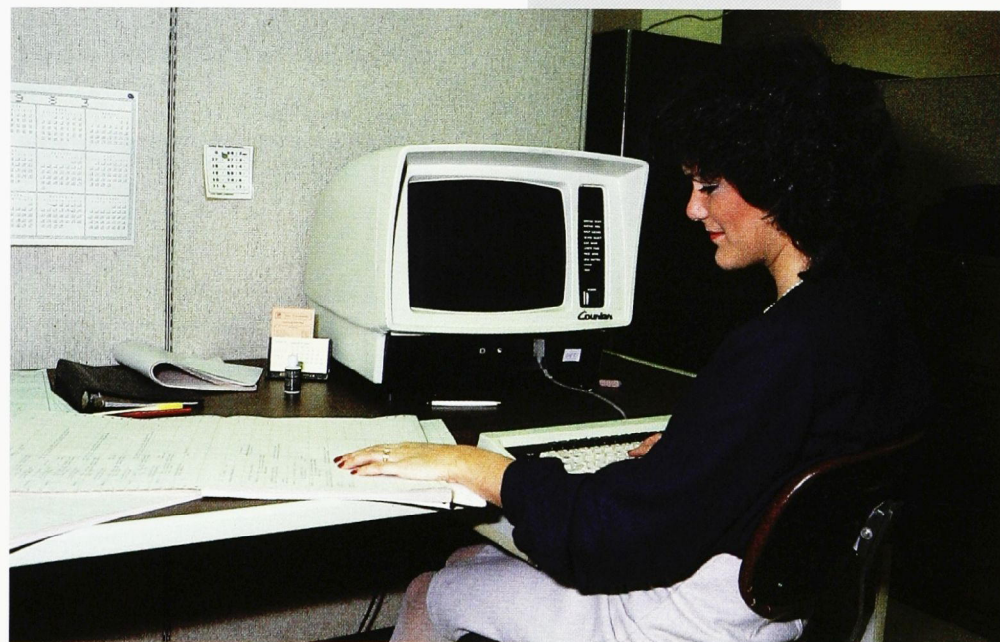
Une collaboration entre les services du Transport et de la Surveillance a contribué à resserrer les procédés de perception des titres de transport auprès de la clientèle. Les agents de surveillance ont assuré une présence plus constante auprès des changeurs du métro afin de faciliter le travail de perception relié au respect des tarifs en vigueur.

Le vandalisme constitue une préoccupation constante pour la Société et son Comité de prévention du vandalisme. La préparation d'un rapport sur ce phénomène en vue d'en identifier la nature et les caractéristiques, a engendré des recommandations quant à des mesures précises de prévention ou de correction. Dans cette optique, les agents de surveillan-

ce ont intensifié leur démarche auprès des jeunes dans les écoles, contribuant ainsi à réduire les actes de vandalisme. En 1985, le total des sièges d'autobus vandalisés atteignait 10 231 pour chuter à 4 557 en 1986, ce qui représente une réduction de 55%.

Le programme de protection des biens de l'entreprise s'est intensifié en 1986. La S.T.C.U.M. ayant obtenu un numéro universel identifié exclusivement à son usage, un projet de burinage des biens de l'entreprise a été amorcé par le service de Surveillance, en collaboration avec tous les services. Tous les biens de l'entreprise seront ainsi burinés en 1987.

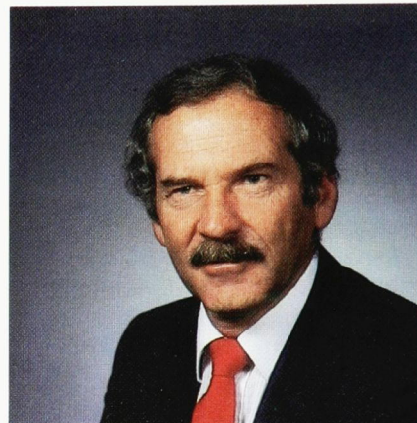
À titre d'organisme public, la Société est soumise à l'application de la "Loi sur l'accès aux documents publics et sur la protection des renseignements personnels" (Loi 65). Le service du Contentieux et Secrétariat a entrepris, en collaboration avec tous les autres services, de mettre en place les mesures appropriées pour la collecte, le traitement et l'accès à l'information.



Le Conseil d'administration



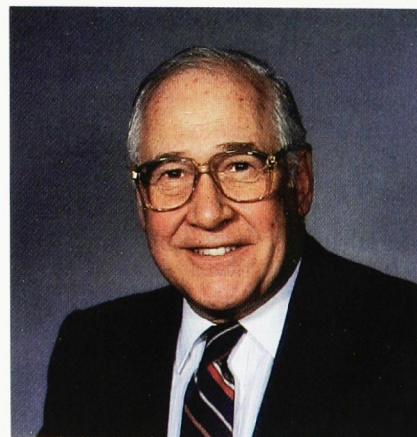
Robert Perreault, président
Vice-président du Comité exécutif de
la Ville de Montréal



Michel Leduc, vice-président
Maire de LaSalle



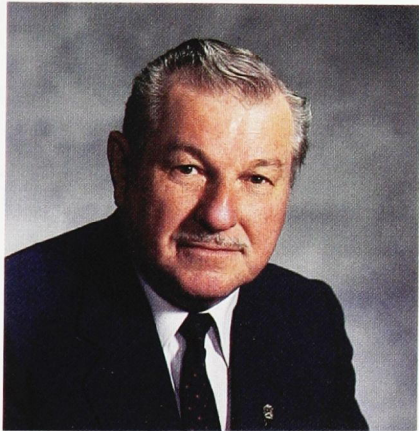
Ginette L'Heureux
Conseillère municipale de Montréal



Malcolm C. Knox
Maire de Pointe-Claire



Michel Hamelin
Président du Comité exécutif de la CUM



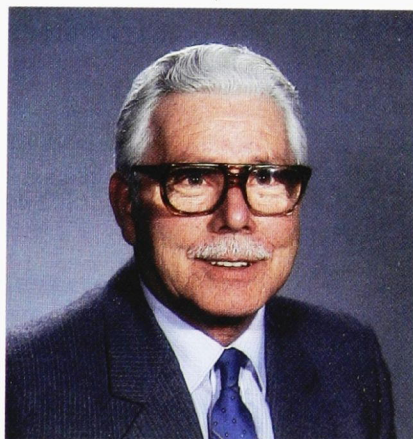
Raymond Renaud
Maire de Saint-Léonard



Abe Limonchik
Conseiller municipal de Montréal

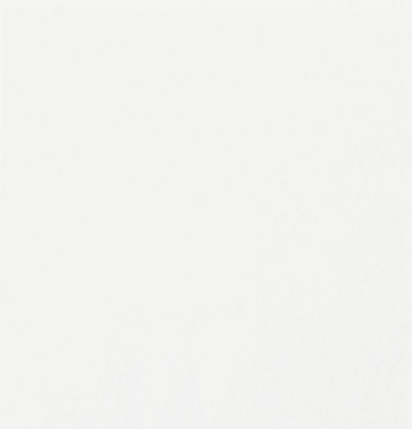
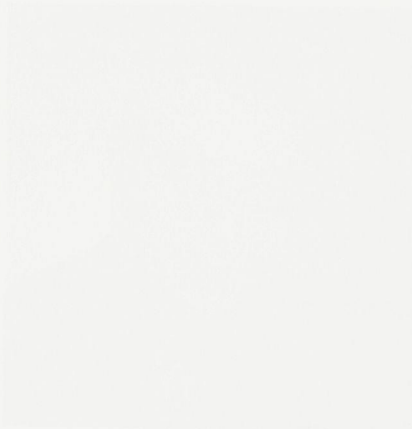
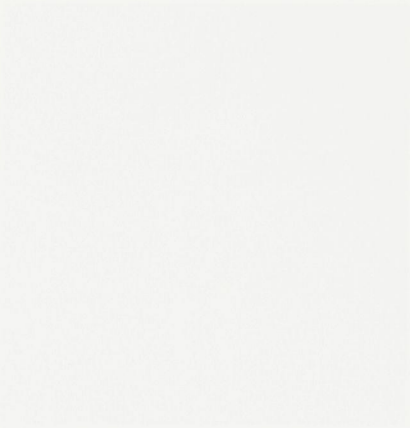


Henri Bessette
Représentant des citoyens de
Montréal



Albert Beauregard
Représentant des citoyens de la CUM

Administration



La Direction en 1986

Louise Roy

Présidente-directrice générale

Gerry Snyder

Adjoint exécutif

Grégoire Tremblay

Adjoint exécutif

Jean-Jacques Bouvrette

Directeur général de l'Exploitation

Jean-Paul Charland

Directeur général des Services à la clientèle

Jean Bouchard

Directeur de la Surveillance

Marc Labbé

Directeur du Marketing

Georges Donato

Directeur du Génie

Guy Lafontaine

Directeur de l'Aménagement du réseau

Guy Hearson

Directeur de l'Approvisionnement

Claude-J. Marier

Directeur des Relations publiques et communautaires

Jacques Rompré

Directeur de l'Entretien des véhicules

Francis Therrien

Directeur du Transport

Claude Dalphond

Régisseur du Régime de rentes

Ronald F. David

Vérificateur interne

Robert Dion

Trésorier et Contrôleur

Jules Gagné

Directeur de la Planification générale

Gilles Guévremont

Directeur des Systèmes de gestion

Jean Y. Nadeau

Secrétaire et Directeur du Contentieux

Michel Ste-Marie

Directeur des Ressources humaines



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

Nous avons vérifié les bilans des fonds d'exploitation, d'amortissement, d'immobilisations et de la dette à long terme de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1986 ainsi que les états des revenus et dépenses du fonds d'exploitation et des variations de la réserve pour remboursement d'obligations du fonds d'amortissement de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1986, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus et les usages particuliers de la comptabilité par fonds appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Raymond, Chabot, Martin, Paré & Associés

Comptables agréés

Montréal
Le 20 mars 1987

Bilan au 31 décembre 1986

Actif

(en milliers de dollars)

	1986	1985
Fonds d'exploitation		
Encaisse	3 714 \$	351 \$
Débiteurs	7 582	11 019
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	72 524	87 684
Déficit d'exploitation de l'exercice à récupérer des municipalités	-	6 159
Déficit à récupérer des municipalités du territoire extérieur (note 4)	2 959	3 104
Avances au fonds de la dette à long terme	-	11 614
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	11 621	11 011
Dépôt pour fonds d'assurance	201	201
	98 601 \$	131 143 \$
Fonds d'amortissement		
Placements:		
Certificats de dépôt	1 035 \$	1 035 \$
Obligations, au coût non amorti (valeur du marché; 8 779 \$, 3 349 \$ en 1985)	7 429	3 142
	8 464	4 177
Avances au fonds d'exploitation	3 758	2 939
	12 222 \$	7 116 \$
Fonds d'immobilisations		
Immobilisations, au coût (note 6)	329 737 \$	312 906 \$
Avances au fonds d'exploitation	4 621	1 107
	334 358 \$	314 013 \$
Fonds de la dette à long terme		
Montants disponibles au fonds d'amortissement pour le remboursement des obligations	12 222 \$	7 116 \$
Montants de revenus à pourvoir pour le remboursement des dettes à long terme à la charge:		
Des municipalités desservies	17 037	10 191
Du gouvernement du Québec	93 741	90 557
	123 000 \$	107 864 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Passif*(en milliers de dollars)*

	1986	1985
Fonds d'exploitation		
Emprunts à court terme	23 500 \$	46 100 \$
Emprunt à payer (note 5)	20 097	30 146
Créditeurs	44 487	50 851
Dû au fonds d'amortissement	3 758	2 939
Excédent des contributions des municipalités sur le déficit d'exploitation de l'exercice	2 138	-
Dû au fonds d'immobilisations	4 621	1 107
	<u>98 601 \$</u>	<u>131 143 \$</u>

Fonds d'amortissement

Réserve pour remboursement d'obligations	12 222 \$	7 116 \$
	<u>12 222 \$</u>	<u>7 116 \$</u>

Fonds d'immobilisations

Mode de financement		
Immobilisations acquises et financées par:		
Fonds d'exploitation	189 700 \$	185 368 \$
Subventions	21 658	20 781
Dettes à long terme	123 000	107 864
	<u>334 358 \$</u>	<u>314 013 \$</u>

Fonds de la dette à long terme

Dû au fonds d'exploitation	-	11 614 \$
Obligations (note 7)	123 000	96 250
	<u>123 000 \$</u>	<u>107 864 \$</u>

Revenus et dépenses du fonds d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1986

Revenus

(en milliers de dollars)

	1986		1985
	Budget révisé	Réel	Réel
Transport			
Voyageurs du territoire S.T.C.U.M.	207 396 \$	197 099 \$	176 518 \$
Service hors territoire	943	903	833
Service touristique et charte-partie	1 870	1 419	1 743
Service ferroviaire	5 800	4 974	4 422
	216 009	204 395	183 516
Autres revenus d'exploitation	6 768	6 877	5 018
Total des revenus d'exploitation	222 777	211 272	188 534
Subventions (note 3)			
Aux fins de fonctionnement:			
Territoire S.T.C.U.M.	80 125	80 125	85 741
Service ferroviaire	3 000	2 550	2 269
Relative aux laissez-passer (autobus et métro)	30 701	31 160	29 253
Relative aux laissez-passer (ferroviaire)	2 000	1 471	1 430
Aux fins d'immobilisations	20 374	18 482	19 882
Au transport adapté aux personnes handicapées	6 600	5 995	5 870
À la réalisation d'études ou de projets expérimentaux	100	572	-
Au déficit résiduel du service ferroviaire	13 653	16 328	14 801
	156 553	156 683	159 246
Intérêt à récupérer du gouvernement du Québec	2 709	2 196	3 351
Revenu reporté de l'année précédente	-	-	13 232
Déficit à la charge des municipalités desservies			
Service autobus et métro	89 028	87 141	90 254
Service ferroviaire	8 260	8 009	7 686
	97 288	95 150	97 940
Total des revenus	479 327 \$	465 301 \$	462 303 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Dépenses

(en milliers de dollars)

	1986		1985
	Budget révisé	Réel	Réel
Exploitation			
Direction générale de l'Exploitation	379 \$	286 \$	274 \$
Service du Transport	190 288	188 897	177 074
Service de l'Entretien des véhicules	90 340	88 129	94 960
Service du Génie	69 619	67 954	70 479
Service de Surveillance	8 162	7 963	7 139
Service de l'Approvisionnement	5 722	5 682	6 190
	364 510	358 911	356 116
Administration			
Direction générale des Services à la clientèle	5 231	4 343	4 495
Service de Trésorerie et Contrôle	9 119	8 896	7 878
Administration générale	2 412	2 352	2 509
Autres services	13 008	12 995	12 605
	29 770	28 586	27 487
Taxes, permis et contributions	11 921	11 913	10 026
Frais de financement	29 940	28 713	30 306
Achat d'autobus	-	-	4 137
Dépenses en immobilisations	2 750	2 104	3 120
Service ferroviaire	33 353	33 332	30 608
Dépenses imprévues	7 083	1 742	503
Total des dépenses	479 327 \$	465 301 \$	462 303 \$

Variations de la réserve pour remboursement d'obligations de l'exercice terminé le 31 décembre 1986

(en milliers de dollars)

	1986	1985
Solde au début	7 116 \$	6 187 \$
Contributions et intérêts	5 106	4 486
Rachat d'obligations	12 222 -	10 673 (3 557)
Solde à la fin	12 222 \$	7 116 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires au 31 décembre 1986

1 - Statut

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal est constituée en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal. Selon l'article 301 de la Loi, les biens de la Société, y compris les actifs du métro, lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté.

2 - Énoncé des conventions comptables

États financiers:

Les états financiers de la Société ne tiennent pas compte des actifs du métro et des emprunts afférents dont le service de la dette est la responsabilité des municipalités du territoire de la Société.

Comptabilité par fonds:

Conformément aux usages de la comptabilité par fonds, la Société utilise un fonds d'exploitation pour le traitement comptable des opérations courantes budgétaires, un fonds d'amortissement pour pourvoir au rachat à l'échéance de certaines obligations, un fonds d'immobilisations pour regrouper les actifs immobilisés ainsi qu'un fonds de la dette à long terme pour tenir compte des dettes relatives à l'acquisition des immobilisations.

Stocks de fournitures et de pièces de rechange:

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange sont évalués au moindre du coût et du coût de remplacement, le coût étant déterminé selon la méthode du coût moyen.

Engagements à payer:

Les engagements sont comptabilisés comme dépenses à la fin de l'exercice lorsque la Société s'est engagée auprès de tiers ou lors de l'acceptation par résolution du Conseil d'administration pour les dépenses d'immobilisations du fonds d'exploitation, permettant ainsi d'assurer un contrôle budgétaire. Les engagements à payer sont présentés à la rubrique créditeurs au passif du bilan du fonds d'exploitation.

Revenus et dépenses:

Les revenus et dépenses sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice à l'exception des bénéfices de maladie et des contributions au régime supplémentaire de rentes qui sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité de caisse. De plus, les frais de financement incluent les remboursements en capital et intérêts sur la dette à long terme.

Immobilisations:

Les acquisitions d'immobilisations décrétées par règlement d'emprunt ou effectuées à même le fonds d'exploitation sont comptabilisées au fonds d'immobilisations. Aucun amortissement devant refléter l'usure ou la désuétude des immobilisations n'est comptabilisé.

3 - Subventions et répartition du déficit

Subventions:

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec, la Société est éligible à des subventions pour l'exercice 1986 dont les principales sont les suivantes:

Une subvention aux fins de fonctionnement régie par des règles de plafonnement reliées aux contributions des municipalités et ne pouvant excéder 40 % des revenus générés par les voyageurs des services réguliers du transport en commun et du manque à gagner sur les tarifs réduits;

Une subvention relative aux laissez-passer calculée en fonction de la réduction consentie aux usagers du service régulier et ferroviaire;

Notes complémentaires au 31 décembre 1986

Une subvention relative à l'achat d'autobus et à la construction d'immeubles à un taux de 75 % de la dépense d'immobilisations ou des frais de financement de la dette s'y rapportant;

Une subvention égale à 75 % des coûts du transport adapté aux personnes handicapées, lesquels coûts doivent être préalablement approuvés par le Ministre des Transports;

Une subvention égale au déficit résiduel du service ferroviaire.

Répartition du déficit:

Le déficit de la Société est assumé par les municipalités desservies.

4 - Déficit à récupérer des municipalités du territoire extérieur

La répartition du déficit aux municipalités hors du territoire pour les services rendus au cours des exercices 1980 à 1983 inclusivement a été contestée par certaines municipalités devant la Commission municipale du Québec. Toutes les décisions de la Commission municipale du Québec ont confirmé le bien-fondé de la répartition dudit déficit. Les municipalités concernées en ont appelé de ces décisions en Cour Supérieure.

5 - Emprunt à payer

Un emprunt de 70 339 813 \$ a été contracté d'une banque à charte canadienne le 1er décembre 1981, pour financer la part gouvernementale au déficit 1979. Le solde impayé au 31 décembre 1986 est de 20 097 000 \$. Cet emprunt est renouvelable annuellement. La subvention à recevoir correspondante est présentée à la rubrique Subventions à recevoir du gouvernement du Québec à l'actif du bilan du fonds d'exploitation.

Le gouvernement du Québec s'est engagé, selon les termes de cette convention de crédit, à subventionner en entier le coût du service de cette dette.

6 - Fonds d'immobilisations

(en milliers de dollars)

	1986	1985
Immobilisations acquises avant 1966	24 025 \$	25 292 \$
Immobilisations acquises depuis 1966:		
Terrains	2 060	2 060
Immeubles	37 985	37 460
Équipements et mobilier de bureau	32 822	30 070
Matériel roulant, autobus	210 580	195 301
Matériel roulant, autres	13 413	12 881
Actifs expropriés	4 679	4 679
Immobilisations engagées	4 173	5 163
	329 737 \$	312 906 \$

Notes complémentaires au 31 décembre 1986

7 - Obligations

(en milliers de dollars)

	Autorisées et émises	1986	1985
Obligations sériees:			
9 1/4 %, 9 1/2 %, 9 3/4 %, remboursable 1 500 000 \$ par année, échéant le 15 mars 1987	15 000 \$	1 500 \$	3 000 \$
Taux préférentiel, remboursable 4 500 000 \$ par année, échéant le 15 septembre 1992	36 000	27 000	31 500
Obligations à fonds d'amortissement:			
8 %, échéant le 1er décembre 1992	2 500	1 500	1 750
12,75 %, échéant le 25 avril 1992	20 000	20 000	20 000
12,50 %, échéant le 7 avril 1990	20 000	20 000	20 000
12,125 %, échéant le 27 mars 1991	20 000	20 000	20 000
Obligations 33 000 000 \$			
8,50 %, échéant le 19 novembre 1987	2 070	2 070	-
8,75 %, échéant le 19 novembre 1988	2 277	2 277	-
9,25 %, échéant le 19 novembre 1989	2 506	2 506	-
9,50 %, échéant le 19 novembre 1990	2 756	2 756	-
9,75 %, échéant le 19 novembre 1991	14 069	14 069	-
10 %, échéant le 19 novembre 1996	9 322	9 322	-
		123 000 \$	96 250 \$

Ces obligations 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.

8 - Bénéfices de maladie

Au 31 décembre 1986, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à 28 900 000 \$, compte tenu des salaires à cette date. Les employés ont droit au paiement comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

Rédaction et coordination

Service des Relations publiques et
communautaires

Maquette, photographie et typographie

Division Production graphique et
audio-visuelle

