

Approuvé  
par le conseil d'administration de la STM  
le 16 décembre 2009

Préparé par le  
Service des finances



#### NOTE LIMINAIRE

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

La STM s'inspire des principes de bonne gestion financière mis de l'avant par la GFOA pour la présentation du présent document budgétaire. La GFOA est l'association professionnelle des responsables financiers des états, des provinces et des municipalités aux États-Unis et au Canada.

Notre budget 2010 se veut avant tout une publication de planification financière et un outil de communication.



## TABLE DES MATIÈRES

<b>Budget 2010 en bref</b>	
Message.....	2
Revenus.....	6
Dépenses.....	6
Grille tarifaire.....	7
Faits saillants.....	9
<b>Profil de l'entreprise</b>	
Quelques statistiques.....	14
Organigramme.....	16
Composition du conseil d'administration.....	17
Rôles et responsabilités du conseil d'administration.....	18
<b>Plan d'affaires</b>	
La mission de la STM.....	21
Notre Plan d'affaires.....	22
Les priorités, stratégies et actions du Plan d'affaires.....	23
Objectifs reliés au Plan d'affaires.....	26
<b>Processus budgétaire</b>	
Principaux éléments retenus pour l'élaboration du budget 2010.....	30
Planification budgétaire (stratégique).....	32
Planification budgétaire (opérationnelle).....	33
<b>Analyse des revenus et des dépenses</b>	
Répartition des revenus 2010.....	35
Revenus 2008 – 2009 – 2010.....	36
Analyse des revenus 2009 – 2010.....	37
Répartition des dépenses 2010.....	39
Dépenses par type 2008 – 2009 – 2010.....	40
Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009 – 2010.....	41
Analyse des dépenses 2009 – 2010.....	42
<b>Dépenses par mode de transport et unités administratives</b>	
Sommaire des dépenses par mode de transport 2008 – 2009 – 2010.....	46
Dépenses 2008 – 2009 – 2010 – Bus et métro.....	47
Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009 – 2010 – Bus et métro.....	48
Dépenses 2008 – 2009 – 2010 – Transport adapté.....	49
Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009 – 2010 – Transport adapté.....	50
Sommaire des unités administratives.....	52
Réseau des bus.....	53
Réseau du métro.....	55
Services de soutien opérationnel.....	57
Gestion des services partagés.....	59
Planification, marketing et communications.....	61
Services corporatifs.....	63

Perspectives financières en matière d'investissement	
Sommaire du Programme triennal d'immobilisations 2010 – 2011 – 2012 .....	68
Financement des investissements.....	70
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette .....	71
Indicateurs de performance	
Introduction.....	76
Revenus totaux.....	77
Revenus d'exploitation – Bus et métro.....	78
Revenus d'exploitation – Bus et métro par déplacement .....	78
Achalandage – Bus et métro.....	79
Aide métropolitaine – Bus et métro .....	80
Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation – Bus et métro .....	81
Contribution municipale .....	82
Dépenses totales .....	83
Dépenses totales de rémunération et de biens et services.....	84
Dépenses liées à l'exploitation – Bus et métro .....	85
Dépenses liées à l'exploitation – Bus et métro par déplacement.....	85
Heures régulières et supplémentaires .....	86
Heures de service – Bus .....	87
Kilomètres parcourus – Bus et voitures de métro .....	87
Dépenses liées au transport adapté par déplacement.....	88
Déplacements en minibus et taxi – Transport adapté .....	88
Dette brute et nette de la STM .....	89
Service de la dette net – Bus et métro.....	89
Annexe	
Principales pratiques budgétaires .....	92
Activités de fonctionnement à des fins fiscales.....	94
Analyse des affectations.....	95
Pratiques de gestion financière.....	96
Définition des types de revenus.....	100
Définition des types de dépenses.....	102
Titres de transport – Tarifs ordinaires et réduits.....	104
Vente de titres .....	105
Grille tarifaire – Villes nord-américaines .....	106
Index des sigles, acronymes et autres abréviations.....	107

*Au nom du Service des finances, je tiens  
à remercier sincèrement tous ceux et celles  
qui ont contribué à l'élaboration du Budget 2010,  
tout particulièrement l'équipe de la  
Division – Gestion budgétaire,  
les membres du comité budgétaire  
ainsi que les directions de la STM.*

*Votre collaboration, si enthousiaste et si efficace,  
votre engagement et vos précieux efforts,  
me permettent de vous présenter le  
Budget 2010.*

A handwritten signature in blue ink that reads "Luc Tremblay". The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end of the last name.

*Luc Tremblay, CA*

*Le trésorier et directeur  
Service des finances*







# Budget 2010



## Budget 2010 en bref

- S Message
- S Revenus
- S Dépenses
- S Grille tarifaire
- S Faits saillants



## Faire du transport collectif un succès durable

La crise économique et financière a occasionné des milliers de pertes d'emploi dans la grande région de Montréal en 2009. Malgré ce contexte difficile, la Société de transport de Montréal a su relever un défi de taille, celui de maintenir le niveau d'achalandage historique atteint en 2008, soit 382,5 millions de déplacements. La bonification du service tout au long de l'année, grâce au *Programme d'amélioration de service en transport collectif*, les efforts de promotion et les partenariats développés avec les grands générateurs de déplacements ont certainement contribué à ce résultat. Comme les signes de relance économique sont encore timides, nous devons tabler sur cette stratégie gagnante afin de poursuivre notre croissance et accroître la fréquentation de nos services.

En 2010, le budget total de la Société s'établit à 1 090 737 000 \$, en hausse de 6 %. Conformément à son engagement, l'agglomération de Montréal réitère son appui indéfectible au transport collectif en y investissant 359,4 millions de dollars, soit 27,4 millions de dollars de plus que l'année précédente, une augmentation de 8 %.

Grâce aux investissements du gouvernement du Québec et de l'agglomération de Montréal qui financent à parts égales le PASTEC, nous ajouterons 173 000 heures de service au Réseau des bus et nous offrirons des services plus rapides et taillés sur mesure. Pour ce faire, nous recevrons 238 bus réguliers et 82 bus articulés, ce qui nous permettra d'augmenter les fréquences, d'assurer la livraison d'un service de qualité et d'améliorer la satisfaction de la clientèle.

En ce qui concerne le Réseau du métro, nous maintiendrons le niveau de service de 2009, soit 76,9 millions de kilomètres-voiture, car il a été accru de 26 % depuis 2007. Comme l'offre a déjà été maximisée, il faudra attendre le nouveau matériel roulant pour faire plus aux heures de pointe. À ce titre, les négociations entourant l'acquisition de voitures de métro sont toujours en cours avec le consortium Bombardier-Alstom et vont bon train.

Dans le cadre de Réno Métro, nous entreprendrons le programme Embelli-Stations auquel nous consacrerons 6,2 millions de dollars. Ce programme vise à rendre plus accueillants les édifices de plusieurs stations et leurs abords.

Considérant l'âge de nos équipements et de nos infrastructures, nous devons investir massivement dans le maintien des actifs pour assurer la pérennité du transport collectif et sa croissance. Ces investissements exercent une forte pression sur le service de la dette. De plus, comme la hausse des coûts d'exploitation n'est pas entièrement compensée par les hausses de revenus, le budget que nous vous présentons anticipe de nouvelles sources de revenus de 40 millions de dollars.

Dans l'attente de la conclusion des ententes sur le financement du transport collectif, nous poursuivons nos efforts d'optimisation de notre performance, entre autres, par le contrôle serré des dépenses. À cet effet, les firmes Moody's et Standard & Poor's nous ont accordé respectivement la cote Aa2 et A+ et ont reconnu notre bonne gestion.

Pour établir la grille tarifaire 2010, nous nous sommes appuyés sur différents facteurs dont les investissements nécessaires pour soutenir les améliorations de service et le programme de modernisation de nos infrastructures. Nous avons donc augmenté certains tarifs de façon raisonnable. En faisant passer la carte mensuelle à 70 \$, une augmentation de 2,2 % par rapport à 2009 ou de 5 ¢ par jour, nous maintenons un prix qui demeure compétitif. Nous allons en revanche proposer des produits tarifaires innovateurs pour fidéliser nos clients, dont un abonnement de quatre mois consécutifs au prix de 2009 (tarif réduit seulement). Selon nos évaluations, cette mesure va assurément plaire, car en plus d'être économique, elle est pratique.



Pour que le transport collectif soit un succès, il faut un effort collectif. Ainsi, le gouvernement du Québec, l'agglomération de Montréal, la STM et les clients font leur part, encore faut-il que l'Agence métropolitaine de transport fasse la sienne. En 2010, l'AMT versera 5 millions de dollars de moins à la STM, soit une baisse de 9,1 % par rapport à 2009, ce qui est inacceptable, d'autant plus que sa contribution émane des droits sur l'immatriculation et de la taxe de 1,5 ¢ sur le litre d'essence qui n'ont pas été indexés depuis 1996. Cette décision de l'AMT est injuste et inéquitable et nous entendons bien faire les représentations pour que la STM reçoive enfin les sommes qui lui sont dues.

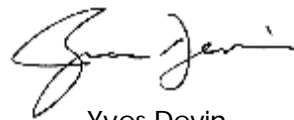
Conscients du niveau d'incertitude quant au moment de la reprise économique, nous prévoyons tout de même être en mesure d'accroître l'achalandage de 1 % en 2010. Pour ce faire, nous devons multiplier les efforts de promotion et compter sur une mise en marché efficace. Nous maintenons ainsi le cap sur la *Politique québécoise du transport collectif*, dont l'objectif est d'accroître l'offre de service de 16 % pour ainsi augmenter de 8 % l'achalandage d'ici à 2011. Depuis 2006, nous avons enregistré une croissance de 5,3 %, soit les deux-tiers du résultat attendu. Nous sommes donc sur la bonne voie!

En marge de la Conférence de Copenhague, le gouvernement du Québec s'est fixé une nouvelle cible de réduction des gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020. En augmentant l'offre de service et l'achalandage, la STM permet d'éviter significativement des émissions de GES attribuables à l'auto. Grâce à notre nouveau positionnement de marque, nous entendons maintenir l'engouement envers le transport collectif et démontrer qu'il constitue l'un des moyens privilégiés dans la lutte aux changements climatiques. Forte de l'appui du ministère des Transports du Québec, de l'agglomération de Montréal, des clients et des employés, la STM fera du transport collectif un succès durable.

Le mouvement collectif est en marche. Joignez-vous à nous!



Michel Labrecque  
Président du conseil d'administration



Yves Devin  
Directeur général



**REVENUS***(en milliers de dollars)*

Revenus-clients		
Bus et métro	479 129	
Transport adapté	<u>2 782</u>	
Total des revenus-clients		481 911
Autres revenus d'exploitation		<u>29 282</u>
Total des revenus d'exploitation		511 193
Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté		37 006
Subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services		41 471
Subventions du gouvernement du Québec liées aux investissements		43 524
Nouvelles sources de revenus		40 000
Contribution municipale		359 400
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal		7 109
Contributions régionales		<u>51 034</u>
Total des revenus		1 090 737

**DÉPENSES***(en milliers de dollars)*

Bus et métro		
Dépenses liées à l'exploitation	904 606	
Dépenses liées aux investissements	<u>126 028</u>	
Total bus et métro		1 030 634
Transport adapté		
Dépenses liées à l'exploitation		54 267
Dépenses imprévues		<u>5 836</u>
Total des dépenses		1 090 737

## GRILLE TARIFAIRE

	2010	2009
<u>Service bus et métro</u>		
Tarif ordinaire		
CAM mensuel	70,00 \$	68,50 \$
CAM hebdo	20,50 \$	20,00 \$
6 passages	13,25 \$	12,75 \$
10 passages	21,00 \$	20,00 \$
1 passage – Stations Cartier, De la Concorde et Montmorency	2,75 \$	2,75 \$
1 passage en espèces	2,75 \$	2,75 \$
Tarif réduit		
CAM mensuel	38,75 \$	37,00 \$
CAM mensuel – 4 mois	148,00 \$	
CAM hebdo	11,50 \$	11,25 \$
6 passages	7,50 \$	6,75 \$
10 passages	12,00 \$	10,75 \$
1 passage – Stations Cartier, De la Concorde et Montmorency	1,75 \$	1,75 \$
1 passage en espèces	1,75 \$	1,75 \$
Titre journalier		
1 jour	7,00 \$	9,00 \$
3 jours	14,00 \$	17,00 \$
Carte Opus		
Prix de la carte	7,00 \$	
Rabais de 50 % jusqu'au 31 juillet 2010	3,50 \$	



## GRILLE TARIFAIRE

	2010	2009
<u>Service dispensé par le transport adapté</u>		
Tarif ordinaire		
CAM mensuel	70,00 \$	68,50 \$
CAM hebdo	20,50 \$	20,00 \$
6 passages (carte magnétique seulement)	13,25 \$	
1 passage en espèces (comptant escompté au prix d'un passage en lot de 10)	2,10 \$	2,00 \$
Tarif réduit		
CAM mensuel	38,75 \$	37,00 \$
CAM mensuel – 4 mois	148,00 \$	
CAM hebdo	11,50 \$	11,25 \$
1 passage en espèces (comptant escompté au prix d'un passage en lot de 10)	1,20 \$	1,10 \$
Titre journalier		
1 jour	7,00 \$	9,00 \$
3 jours	14,00 \$	17,00 \$
Carte Opus		
Prix de la carte	7,00 \$	
Rabais de 50 % jusqu'au 31 juillet 2010	3,50 \$	

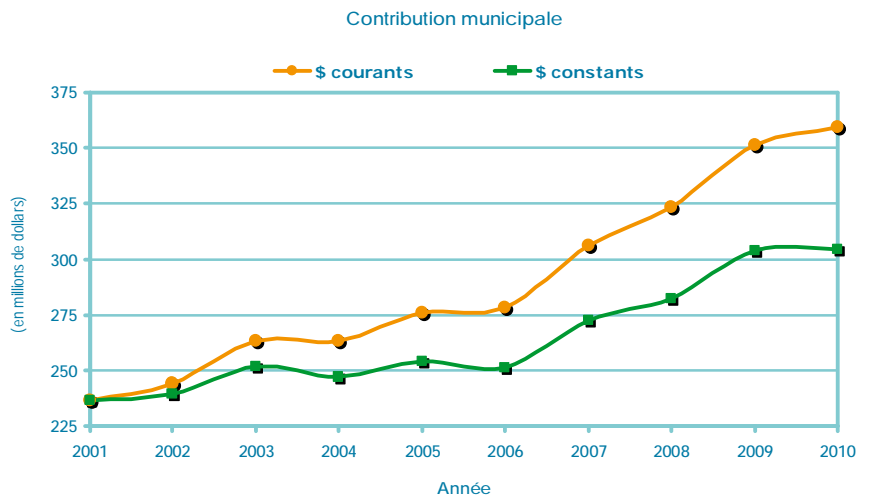
## FAITS SAILLANTS

### Une stratégie gagnante à conserver en 2010

Malgré un contexte économique difficile, la STM a redoublé d'efforts pour stimuler l'utilisation du transport collectif. Elle a ainsi réussi à maintenir en 2009 l'achalandage historique enregistré en 2008, soit 382,5 millions de déplacements en offrant notamment plus de service, en multipliant les efforts de promotion et en limitant les hausses de tarifs. Comme les signes de relance se font timides, elle prévoit une augmentation de 1 % de l'achalandage en 2010.

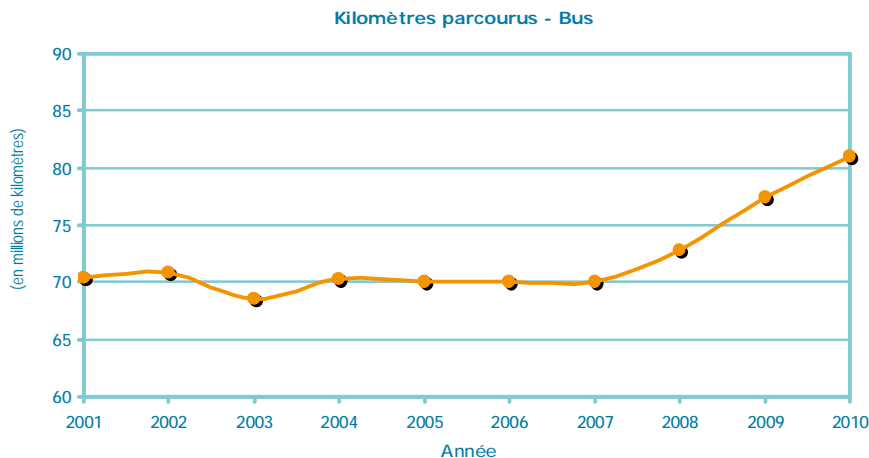
### Un soutien indéfectible de l'agglomération de Montréal

Le budget 2010 s'élève à 1,090 millions de dollars. La contribution de l'agglomération de Montréal couvre un peu plus du tiers, soit 359,4 millions de dollars, une hausse de 27,4 millions de dollars (8 %). De plus, dans un souci d'équilibrer la situation financière, l'agglomération a accepté de verser une contribution spéciale de 19,5 millions de dollars pour 2009. Depuis trois ans, elle aura ajouté 151,9 millions de dollars au budget d'exploitation de la STM. Un effort qui confirme son soutien indéfectible au transport collectif.



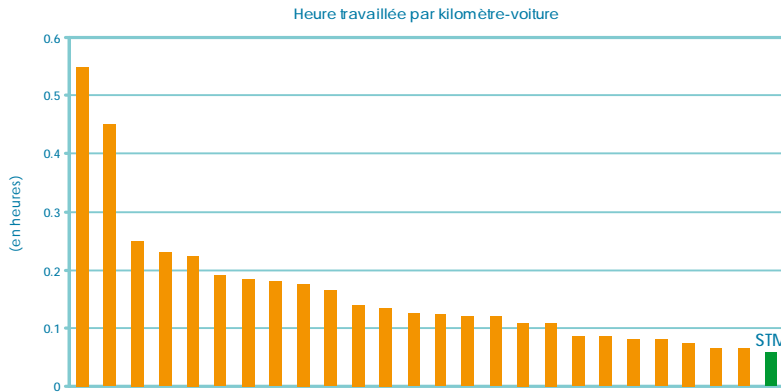
### Un service fiable et accru

En 2010, la Société prévoit ajouter 4,5 millions de kilomètres à l'offre de service du Réseau des bus, soit une hausse de 5,9 %. Elle anticipe assurer quelques 2,7 millions de déplacements en transport adapté, ce qui représente une hausse de 2 % par rapport au budget 2009.



Conformément à son engagement envers l'accessibilité universelle, la STM poursuivra l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro ainsi que le remplacement des rampes d'accès dans les bus à plancher surbaissé afin d'en améliorer la fiabilité.

Malgré le fait que son matériel roulant soit parmi les plus vieux au monde, le Réseau du métro prévoit effectuer 76,9 millions de kilomètres, soit la même performance que l'année précédente.



Selon le balisage international 2008 réalisé par le Collège impérial de Londres, le métro de Montréal est le plus productif au monde, c'est-à-dire que la productivité de sa main-d'œuvre est la plus élevée en terme de kilomètres-voiture et que ses coûts d'exploitation figurent parmi les plus bas.

Par ailleurs, plus de 6,2 millions de dollars seront consacrés à l'entretien

des stations et de leurs abords, ce qui contribuera de façon perceptible à améliorer l'expérience client lors de ses déplacements.

L'année 2010 s'inscrit, en outre, dans la continuité du PAGASTC avec des investissements de 22,1 millions de dollars qui permettront notamment l'implantation de voies réservées, la mise en place d'un lien par bus reliant l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau au centre-ville, la création d'une ligne express sur le boulevard St-Joseph jusqu'au centre-ville ainsi que de nouvelles navettes pour personnes âgées. Depuis le début du programme d'amélioration de service en 2007, ce sont 69,5 millions de dollars qui auront été investis et ce, grâce à l'appui financier du gouvernement du Québec et de l'agglomération de Montréal.

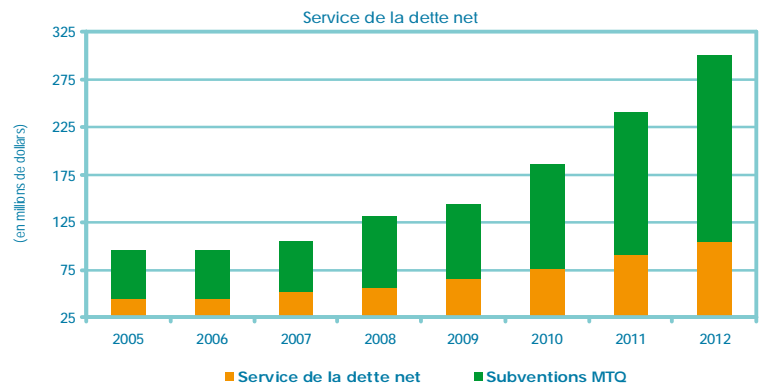
#### Remplacement et acquisition de matériel roulant

En 2010, la STM prévoit recevoir 82 bus articulés, dont la capacité d'embarquement est 40 % supérieure à celle des bus standards (115 vs 75 personnes) et 238 bus réguliers.

Quant au remplacement des voitures de métro, les négociations avec le consortium Bombardier-Alstom se poursuivent.

#### Niveau historique des investissements pour assurer la croissance

Les dépenses en immobilisations s'élèveront à 867,5 millions de dollars pour le maintien en bon état du patrimoine, dont la valeur est de plus de 14,5 milliards de dollars. La STM procédera ainsi à la rénovation des stations, au renouvellement du parc de bus et des installations pour les accueillir, de même qu'à la modernisation des systèmes d'aide à l'exploitation. Bien que ces investissements soient en partie financés par divers programmes gouvernementaux, l'impact sur le service de la dette net sera majeur pour les prochaines années. Il contribuera à augmenter le déficit structurel auquel la Société fait face depuis plusieurs années. Le service de la dette net s'établira à 76 millions de dollars en 2010, soit une hausse de 6,3 millions de dollars. Les années 2011 et 2012 représenteront également un défi financier de taille, puisque les montants prévus sont de 90,4 millions de dollars et 103,4 millions de dollars.



### Une gestion responsable

Les dépenses prévues pour 2010 sont en hausse de 62,1 millions de dollars (6 %) par rapport au budget 2009. Toutefois, en prenant en considération les coûts directement attribuables à l'augmentation et à l'amélioration du service à la clientèle et au service de la dette, il en résulte une augmentation des dépenses courantes (incluant les projets spéciaux) de 15,4 millions de dollars. Celle-ci représente une hausse de 1,4 % par rapport à l'année précédente.

La STM détient actuellement d'excellentes cotes de crédit, soit A+ de la firme de notation Standard & Poor's et Aa2 de la firme Moody's. Ces firmes soulignent ainsi la saine gestion des dépenses et le contrôle rigoureux des coûts.

### Des tarifs raisonnables

La carte mensuelle à tarif ordinaire passera à 70 \$, une augmentation de 1,50 \$, ou de 2,2 % et celle à tarif réduit passera de 37 \$ à 38,75 \$. Cette hausse s'explique par l'orientation prise par le conseil d'administration de ramener progressivement à 40 % le rabais offert aux clients qui bénéficient du tarif réduit. Par ailleurs, pour une 4<sup>e</sup> année consécutive, le paiement au comptant reste inchangé, soit 2,75 \$ (tarif ordinaire) et 1,75 \$ (tarif réduit). Enfin, le prix des titres un jour et trois jours destinés à la clientèle occasionnelle ou touristique a été ajusté à la baisse, soit 7 \$ et 14 \$, afin de les rendre plus attrayants.

### Des programmes d'abonnement innovateurs pour fidéliser les clients

La STM offrira à sa clientèle un programme d'abonnement par Internet à la carte mensuelle à tarif ordinaire pour une période de douze mois consécutifs. Une façon pratique et efficace de se déplacer!

Quant aux personnes ayant droit au tarif réduit, elles pourront se procurer un nouveau titre prépayé de quatre mois consécutifs qui leur permettra de déboursier l'équivalent de 37 \$ par mois (le prix de 2009) pour une CAM. En plus d'être économique, cette mesure va leur faciliter la vie, car elles n'auront plus à se présenter chaque mois dans une station ou chez un dépositaire pour renouveler leur titre de transport.

### Sorties en famille : une mesure populaire

En offrant pour une 2<sup>e</sup> année consécutive le programme *Sorties en famille*, la STM réitère sa volonté d'encourager les familles à utiliser le transport collectif pour leurs déplacements. En effet, cette initiative permet à un adulte muni d'un titre de transport valide de voyager sur son réseau avec un maximum de cinq enfants de moins de 12 ans, les samedis, les dimanches et les jours fériés. Elles peuvent de plus profiter de rabais exclusifs offerts par une trentaine de partenaires qui participent au programme.

# Budget 2010

## Profil de l'entreprise

- S Quelques statistiques
- S Organigramme
- S Composition du conseil d'administration
- S Rôles et responsabilités du conseil d'administration



## QUELQUES STATISTIQUES

Voici quelques statistiques sur l'entreprise selon les données les plus récemment publiées :

13<sup>e</sup> entreprise en importance au Québec (selon le journal Les Affaires)

8 036 employés, dont 89,6 % sont membres d'une unité d'accréditation

Valeur de remplacement des actifs : 14,5 milliards (12,8 G\$ - métro / 1,7 G\$ - bus)

Valeur de la dette à long terme pour 2010 : 1,6 milliard

### RÉSEAU DU MÉTRO

4 lignes totalisant 71 km de voies et desservant 68 stations

Parc de voitures : 759 voitures, dont 336 MR-63 et 423 MR-73

#### STATIONS LES PLUS ACHALANDÉES

Berri-UQAM	12 793 759	} Déplacements
McGill	11 772 138	
Guy-Concordia	8 739 024	
Bonaventure	7 410 963	
Longueuil – Université-de-Sherbrooke	7 391 727	

### RÉSEAU DES BUS

196 lignes, dont 20 lignes de nuit

154 sont accessibles aux personnes à limitation fonctionnelle

13 voies réservées couvrant 77 km

Parc de véhicules : 448 bus standards, 1 223 bus à plancher surbaissé

86 minibus de transport adapté et 8 minibus urbains

#### LIGNES LES PLUS ACHALANDÉES / JOUR MOYEN DE SEMAINE

67	Saint-Michel	40 893	} Déplacements
121	Sauvé/Côte-Vertu	37 806	
139	Pie-IX	36 808	
535	Voie réservée du Parc/Côte-des Neiges	32 424	
69	Gouin	27 872	







## COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La Ville de Montréal, agissant par son conseil d'agglomération, désigne les membres du conseil d'administration de la STM parmi les membres de son conseil ordinaire et des conseils des autres municipalités dont le territoire est compris dans l'agglomération. Par ailleurs, deux membres sont choisis parmi les résidents de l'agglomération, soit un représentant des services du transport collectif et un représentant des services adaptés aux besoins des personnes handicapées.

Monsieur Michel Labrecque  
Président du conseil d'administration  
Représentant des clients du transport en commun

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

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

Madame Jocelyn-Ann Campbell  
Conseillère de la Ville de Montréal – district Saint-Sulpice  
Arrondissement de Ahuntsic-Cartierville  
Membre du conseil des arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Ville-Marie

Monsieur John W. Meaney  
Maire de Kirkland

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

Madame Monica Ricourt  
Conseillère d'arrondissement – district Ovide-Clermont  
Arrondissement de Montréal-Nord

Madame Marie Turcotte  
Représentante des clients du transport adapté

## RÔLES ET RESPONSABILITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration s'est doté de différents comités pour l'aider à assurer le respect des principales lois et règlements qui encadrent la STM. En plus de leurs mandats spécifiques, chaque comité a pour rôle de formuler au conseil des recommandations appropriées selon leurs champs d'activités.

### COMITÉ DES FINANCES

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des activités financières de la Société.

### COMITÉ RESSOURCES HUMAINES

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des ressources humaines de la Société.

### COMITÉ MAINTIEN DES ACTIFS, PROJETS MAJEURS ET ENVIRONNEMENT

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier pour assurer le maintien des actifs de la STM (équipements et systèmes d'exploitation, infrastructures et parc informatique), la réalisation des projets majeurs appuyant la mise en œuvre de son Plan d'affaires et la gestion de la politique environnementale de la Société.

### COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens, et les solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires financières de la Société ainsi que de la disponibilité de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats.

### COMITÉ DES ARTS DU PATRIMOINE ARTISTIQUE

Il s'agit d'un comité technique de la STM dont le mandat est de favoriser l'intégration de l'Art dans le réseau de transport de la Société et de s'intéresser à la protection, à la conservation, au bon usage et à la mise en valeur des biens patrimoniaux et artistiques détenus par la Société.

### COMITÉ SERVICE À LA CLIENTÈLE

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de service de transport collectif que la Société offre à ses clients.

### COMITÉ GOUVERNANCE ET ÉTHIQUE

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gouvernance et d'éthique dans la gestion des activités de la Société.

### COMITÉ OPÉRATIONNEL

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des opérations de la Société.





# Budget 2010



## Plan d'affaires

- S La mission de la STM
- S Notre Plan d'affaires
- S Les priorités, stratégies et actions du Plan d'affaires
- S Objectifs reliés au Plan d'affaires

## LA MISSION DE LA STM

- Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal et contribue à la qualité de vie des citoyens et au développement durable.
- Elle développe et exploite, pour sa clientèle, un réseau intégré. Elle assure avec courtoisie des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables.
- Ses clients, ses employés et ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût.



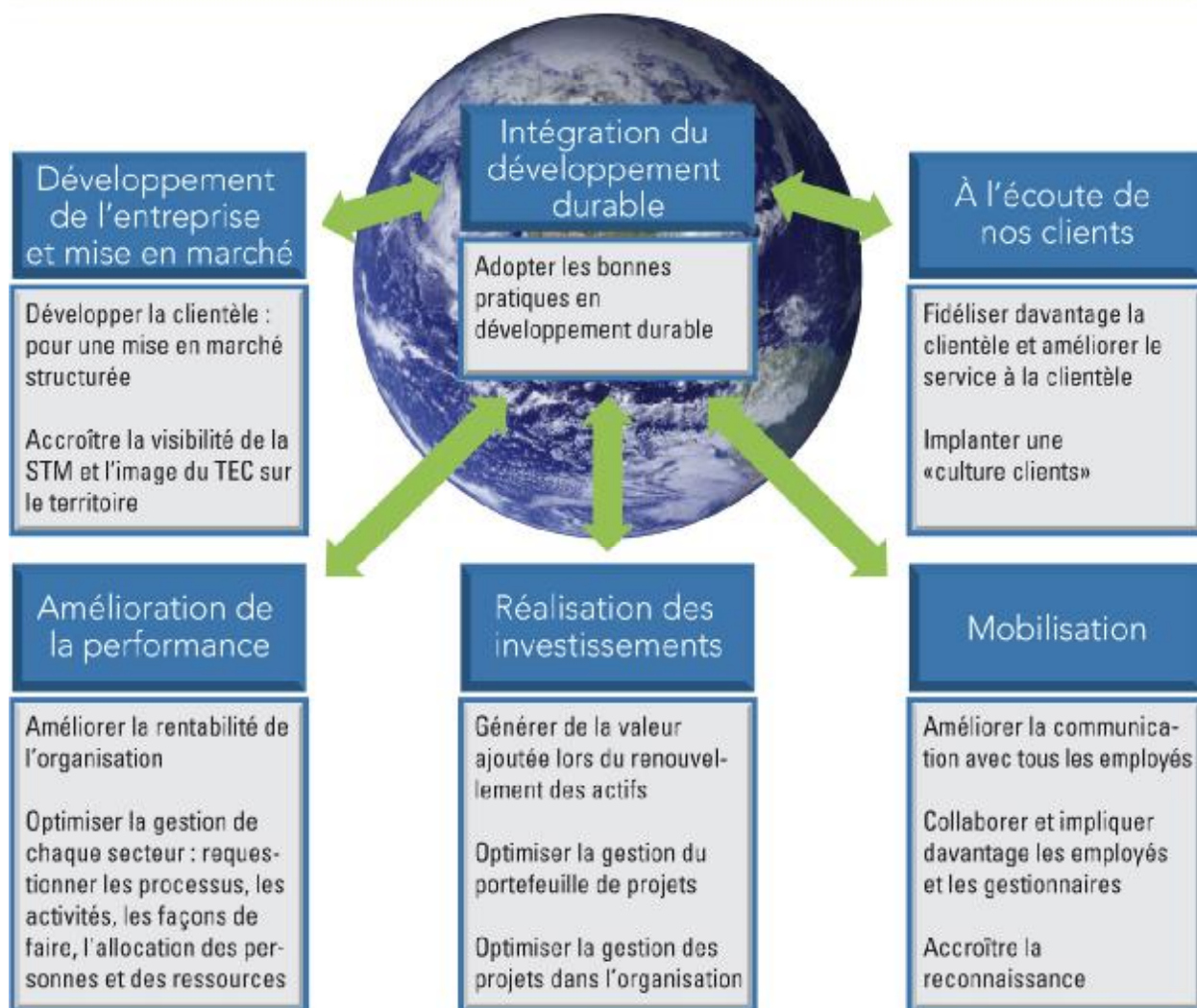
## DES VALEURS QUI NOUS RASSEMBLENT

- Le travail d'équipe
- La rigueur
- Le respect
- La responsabilisation
- La transparence



## NOTRE PLAN D'AFFAIRES

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



## LES PRIORITÉS, STRATÉGIES ET ACTIONS DU PLAN D'AFFAIRES

<u>PRIORITÉS</u>	<u>STRATÉGIES</u>	<u>ACTIONS</u> (RESPONSABLE)
<p><u>DÉVELOPPEMENT DE L'ENTREPRISE ET MISE EN MARCHÉ</u></p> <p>L'OBJECTIF D'AUGMENTER NOTRE ACHALANDAGE DE 8 % D'ICI 5 ANS CORRESPOND À UNE VÉRITABLE RELANCE DU TRANSPORT EN COMMUN QUI REPOSE SUR UNE OFFRE DE SERVICE AUGMENTÉE DE 16 % AINSI QUE SUR UNE IMAGE DE MARQUE BIEN POSITIONNÉE AUPRÈS DES CLIENTS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DÉVELOPPER LA CLIENTÈLE : MISE EN MARCHÉ STRUCTURÉE</li> <li>• ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE LA STM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ACCROÎTRE L'ACHALANDAGE (DE MARK)</li> <li>• AUGMENTER L'OFFRE DE SERVICE (DE MARK)</li> <li>• AMÉLIORER L'IMAGE DE MARQUE (DE MARK)</li> </ul>
<p><u>À L'ÉCOUTE DE NOS CLIENTS</u></p> <p>NOUS SOMMES ATTENTIFS À L'ÉVOLUTION DES BESOINS DE NOS CLIENTS AFIN DE LEUR OFFRIR UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF QUI CORRESPOND À LEURS ATTENTES ET DONT ILS SONT FIERS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FIDÉLISER D'AVANTAGE LA CLIENTÈLE ET AMÉLIORER LE SERVICE À LA CLIENTÈLE</li> <li>• IMPLANter UNE CULTURE « CLIENTS »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AMÉLIORER LA PONCTUALITÉ DES BUS (DE EXPL)</li> <li>• AMÉLIORER LA RAPIDITÉ DES DÉPLACEMENTS (DE MARK)</li> <li>• AMÉLIORER LA FIABILITÉ DU MÉTRO (DE EXPL)</li> <li>• AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'INFORMATION (DE EXPL)</li> <li>• AMÉLIORER LA CONVIVIALITÉ DES DÉPLACEMENTS (DE MARK)</li> <li>• AMÉLIORER LA COURTOISIE (DE EXPL)</li> <li>• AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ (DE EXPL)</li> <li>• AMÉLIORER LA PROPRETÉ (DE EXPL)</li> <li>• MAINTENIR LA SÉCURITÉ (DE EXPL)</li> <li>• INTÉGRER L'APPROCHE « CLIENTS » DANS LES FAÇONS DE FAIRE (DE MARK)</li> <li>• DIFFUSER « L'ENGAGEMENT CLIENTS » (DE MARK)</li> </ul>



<u>PRIORITÉS</u>	<u>STRATÉGIES</u>	<u>ACTIONS</u> <u>(RESPONSABLE)</u>
<p><u>MOBILISATION</u></p> <p>NOS EMPLOYÉS ONT À CŒUR LEUR TRAVAIL. ILS SONT LA FORCE VIVE DE L'ENTREPRISE. ILS LIVRENT QUOTIDIENNEMENT UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF DE QUALITÉ ET SAVENT AUSSI RÉAGIR RAPIDEMENT AUX SITUATIONS IMPRÉVUES ET DE CRISE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AMÉLIORER LA COMMUNICATION AVEC TOUS LES EMPLOYÉS</li> <li>• COLLABORER ET IMPLIQUER DAVANTAGE LES EMPLOYÉS ET LES GESTIONNAIRES</li> <li>• ACCROÎTRE LA RECONNAISSANCE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DES EMPLOYÉS DU PLAN D'AFFAIRES AINSI QUE LEUR CONTRIBUTION À SON SUCCÈS (DE MARK)</li> <li>• ASSURER LE SUIVI RÉGULIER DES RÉSULTATS ET DE LA PERFORMANCE (DE MARK)</li> <li>• IMPLIQUER LES EMPLOYÉS DANS LES ACTIVITÉS D'AMÉLIORATION AINSI QUE LES PROJETS (DE RH)</li> <li>• RECONNAÎTRE LA QUALITÉ DU TRAVAIL AU QUOTIDIEN (DE RH)</li> <li>• ACCROÎTRE LA PRÉSENCE DES GESTIONNAIRES DANS LES LIEUX DE TRAVAIL (DE RH)</li> <li>• IDENTIFIER ET CORRIGER LES IRRITANTS PRIORITAIRES (DE RH)</li> <li>• METTRE EN PLACE DES ACTIVITÉS AFIN DE RECONNAÎTRE LA CONTRIBUTION DES EMPLOYÉS (DE MARK)</li> </ul>
<p><u>RÉALISATION DES INVESTISSEMENTS</u></p> <p>AU COURS DES 15 PROCHAINES ANNÉES, UNE GRANDE PARTIE DE NOTRE PATRIMOINE SERA REMPLACÉE. NOUS AURONS À MAINTENIR EN ÉTAT NOS ACTIFS MAIS ÉGALEMENT À SAISIR TOUTES LES OCCASIONS POUR LES MODERNISER AU PROFIT DE NOTRE CLIENTÈLE EN INTÉGRANT LES TECHNOLOGIES DE POINTE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GÉNÉRER DE LA VALEUR AJOUTÉE LORS DU RENOUELEMENT DES ACTIFS</li> <li>• OPTIMISER LA GESTION DU PORTEFEUILLE DE PROJETS</li> <li>• OPTIMISER LA GESTION DES PROJETS DANS L'ORGANISATION</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DES ACTIFS À RENOUELER (DE EXPL)</li> <li>• CONCEVOIR UN PLAN D'INVESTISSEMENT INTÉGRANT LES PRIORITÉS DE L'ENTREPRISE (DE EXPL)</li> <li>• METTRE EN PLACE UN PROCESSUS DE MISE EN PRIORITÉ DES PROJETS (DE PLAN STRAT)</li> <li>• AMÉLIORER LA GESTION DU PORTEFEUILLE DE PROJETS (DE PLAN STRAT)</li> <li>• AMÉLIORER LA PLANIFICATION ET LA RÉALISATION DES PROJETS (DE PROJETS MAJEURS)</li> <li>• AMÉLIORER LE SUIVI ET LE CONTRÔLE DES PROJETS (DE PROJETS MAJEURS)</li> </ul>

<u>PRIORITÉS</u>	<u>STRATÉGIES</u>	<u>ACTIONS</u> (RESPONSABLE)
<p><u>AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE</u></p> <p>NOTRE PERFORMANCE FINANCIÈRE EST PRÉALABLE À LA RÉALISATION DE NOS OBJECTIFS D'AMÉLIORATION DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ET DES PROGRÈS DE L'ENTREPRISE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AMÉLIORER LA RENTABILITÉ DE L'ORGANISATION</li> <li>• OPTIMISER LA GESTION DE CHAQUE SECTEUR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AUGMENTER LES REVENUS DE L'ENTREPRISE (DE AFF COMM)</li> <li>• MAINTENIR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION AU NIVEAU LE PLUS BAS POSSIBLE (DE GSP)</li> <li>• VALORISER L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA STM DANS LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE (DE PLAN STRAT)</li> <li>• ALLÉGER LE PROCESSUS DÉCISIONNEL POUR ÊTRE PLUS PRÈS DES OPÉRATIONS (SGAJ)</li> <li>• AMÉLIORER LES PROCESSUS DANS L'ORGANISATION (DE PLAN STRAT)</li> </ul>
<p><u>INTÉGRATION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE</u></p> <p>LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EST AU CŒUR DE NOTRE PLAN D'AFFAIRES, DE NOS ACTIONS ET DE NOS DÉCISIONS DE TOUS LES JOURS. IL EST CLAIR QUE LA STM EST UN ACTEUR ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE PREMIER PLAN DANS LA RÉGION MONTRÉLAISE. S'IL EST ACQUIS QUE LE TRANSPORT COLLECTIF EST INDISPENSABLE À LA DYNAMIQUE D'UNE VILLE, NOUS AVONS AUSSI LA RESPONSABILITÉ DE CONTRIBUER PLUS LARGEMENT À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DE NOTRE COMMUNAUTÉ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADOPTER LES BONNES PRATIQUES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INTÉGRER L'APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LES FAÇONS DE FAIRE ET LES PRATIQUES (DE PLAN STRAT)</li> </ul>

## OBJECTIFS RELIÉS AU PLAN D'AFFAIRES

Lors de l'établissement du Plan d'affaires, des objectifs mesurables ont été identifiés et sont suivis périodiquement.

Objectifs	Réel 2006	Réel 2008	Prévision 2009	Budget 2010	Cible 2011
Achalandage (en millions de déplacements)	363,3	382,5	382,5	386,3	393,3
Offre de service (en millions de kilomètres)	129,9	148,5	154,0	157,9	160,4
Satisfaction générale STM (en %)	83,8	82,3	85,6	87,0	87,0
Ponctualité des bus (en %)	83,8	82,7	83,0	83,5	84,0
Clients à l'heure dans le métro (en %)	97,9	97,8	98,0	97,5	97,7
Rythme des investissements (en %)	65,5	69,7	57,0	67,0	68,0
Revenus commerciaux (en millions de dollars)	14,8	17,7	16,7	17,5	20,4
Taux d'autofinancement (en %)	60,8	60,2	57,6	56,2	61,6
Taux d'immobiles – bus (en %)	23,7	24,5	19,9	20,0	17,5
Taux d'immobiles – métro (en %)	17,5	14,6	14,0	16,0	18,0





# Budget 2010



## Processus budgétaire

- S Principaux éléments retenus pour l'élaboration du budget 2010
- S Planification budgétaire (stratégique)
- S Planification budgétaire (opérationnelle)



## PRINCIPAUX ÉLÉMENTS RETENUS POUR L'ÉLABORATION DU BUDGET 2010

Le Plan de transport de la Ville de Montréal, le Plan d'affaires sur ans de la STM et le Plan de transport annuel de la STM orientent l'élaboration du budget.

Les principes d'une saine gestion des fonds publics, la prise en compte des politiques à incidence budgétaire et tout autre élément connu, tel qu'énoncé ci-après, sont également pris en considération dans l'élaboration, dans un premier temps, du cadre financier de la Société.

Ce cadre financier, en évaluant le manque à gagner pour équilibrer les revenus et les dépenses, vient par la suite influencer le niveau d'indexation des tarifs, la contribution de l'agglomération de Montréal et, s'il y a lieu, déterminer des objectifs de rationalisation des dépenses.

Tous ces éléments et les différents plans de ressources qui en découlent, sont ensuite intégrés au budget 2010.

### Éléments relatifs aux revenus

Le budget des revenus-clients est établi à partir de la prévision pour l'année en cours. Celle-ci est élaborée à partir d'un modèle qui considère les historiques et les tendances par titre de transport et qui en isole les événements ponctuels.

À cette prévision, s'ajoutent des hypothèses de croissance de l'achalandage en considérant le niveau de service proposé, la situation économique et la stratégie tarifaire. De plus, l'impact de l'indexation des tarifs considère un taux d'élasticité de la demande.

Les recettes et les aides métropolitaines sont d'abord établies en fonction du budget préliminaire de l'AMT et, s'il y a lieu, elles sont ajustées suite à l'adoption finale du budget de l'Agence.

Les diverses subventions du gouvernement du Québec sont évaluées en fonction des programmes en vigueur, soit le Programme d'aide au transport adapté, le PAGASTC et les programmes liés aux investissements.

Pour ce qui est de la contribution de l'agglomération de Montréal, elle est établie en collaboration avec les représentants de l'agglomération en considérant leur contribution au PAGASTC, les coûts supplémentaires liés à la surveillance policière et l'équilibre budgétaire global de la STM.

### Éléments relatifs aux dépenses

La structure des dépenses reflète le maintien et l'évolution des activités et des responsabilités de la STM, tout en tenant compte des choix budgétaires effectués par les unités d'affaires.

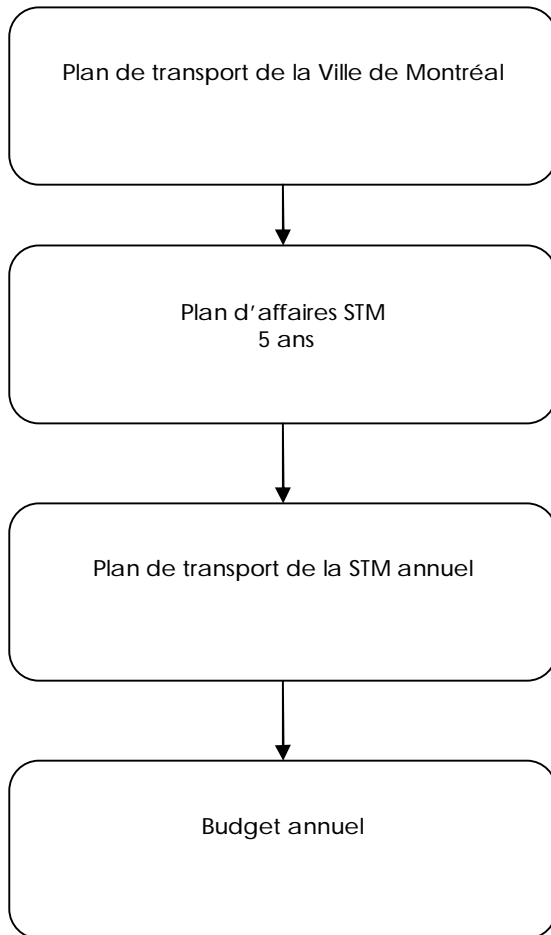
Lors de la préparation du budget, les dépenses sont évaluées selon les besoins; nous n'utilisons pas le principe d'indexation.

Les dépenses intègrent des hypothèses concernant la rémunération et les cotisations de l'employeur qui respectent le cadre de négociation énoncé par l'agglomération de Montréal ainsi que l'ensemble des obligations liées aux conventions collectives existantes.

Les frais de financement sont établis en fonction des dépenses d'immobilisations prévues pour l'année 2009 - 2010 et des stratégies de financement appropriées. Le taux utilisé pour le coût de financement en 2010 est de 5,64 % tandis que pour les projections à plus long terme, il s'agit d'une fourchette de 5,64 % à 7,17 %. Un taux de 4 % est utilisé pour les revenus de placement à long terme au fonds d'amortissement et un taux de 0,5 % pour les revenus de placement à court terme.



## PLANIFICATION BUDGÉTAIRE (STRATÉGIQUE)



Objectifs stratégiques, sur un horizon de 20 ans qui permettront d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais. Pour ce faire, des investissements massifs sont prévus dans les modes de transport collectif et actif, tels que le tramway, le métro, le bus, le train, le vélo et la marche.

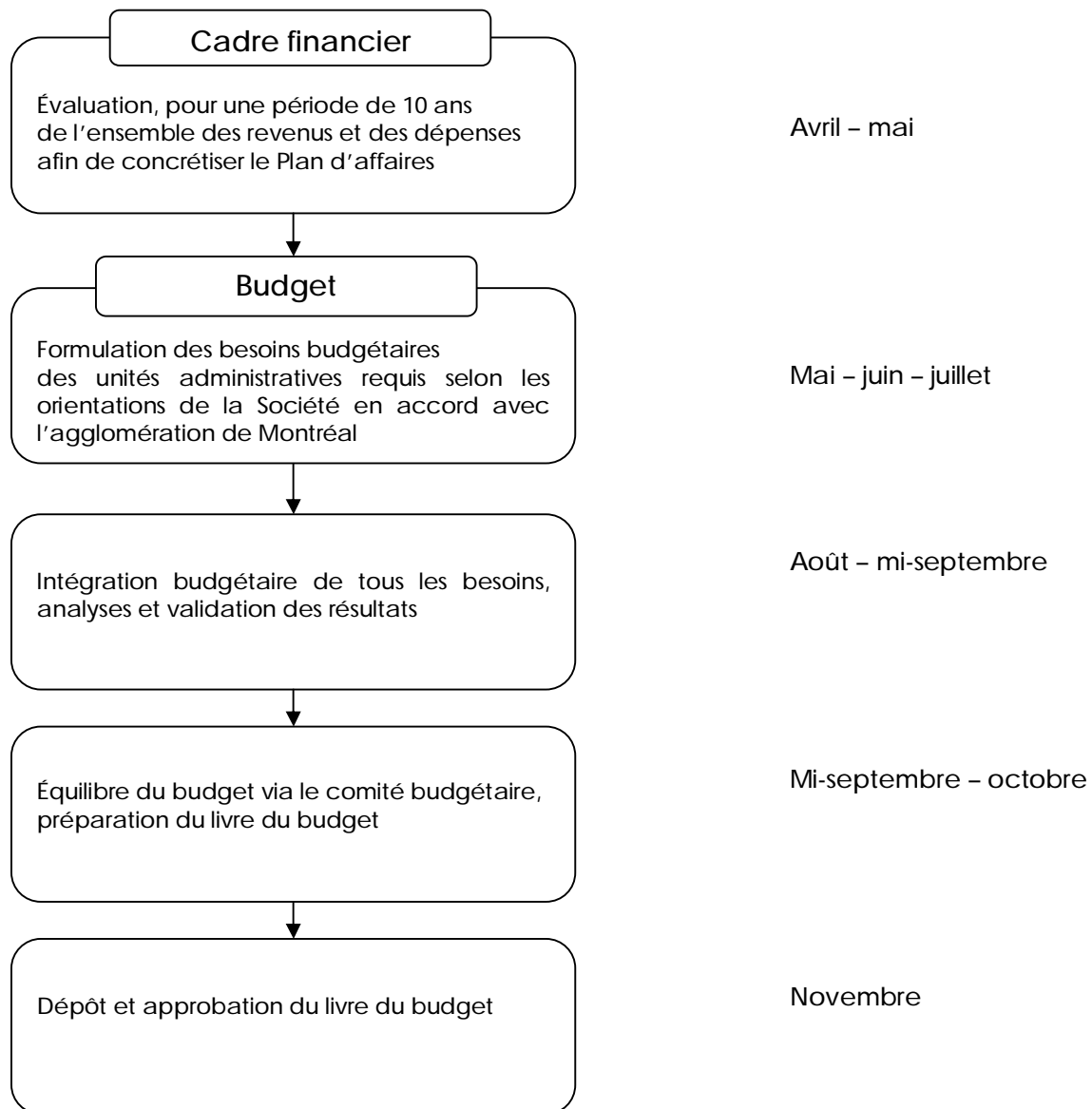
Plan stratégique dans lequel on retrouve les priorités de l'entreprise soutenues par diverses stratégies qui se déclinent à leur tour en actions.

Ensemble des composantes de l'offre de service. Les besoins en ressources financières, humaines et matérielles découlent de cette offre de service. Il y a un plan de transport pour le Réseau du métro et un autre pour le Réseau des bus.

Ensemble des revenus et dépenses identifiés selon les besoins afin d'atteindre les objectifs du Plan d'affaires pour une année précise.

## PLANIFICATION BUDGÉTAIRE (OPÉRATIONNELLE)

La STM s'est pourvu d'un processus budgétaire annuel rigoureux et bien documenté permettant une prise de décision efficace. Le schéma qui suit résume et intègre l'ensemble des étapes qui sous-tendent la confection du budget de la STM.



Le travail pour le PTI est fait en parallèle.

# Budget 2010

## Analyse des revenus et des dépenses

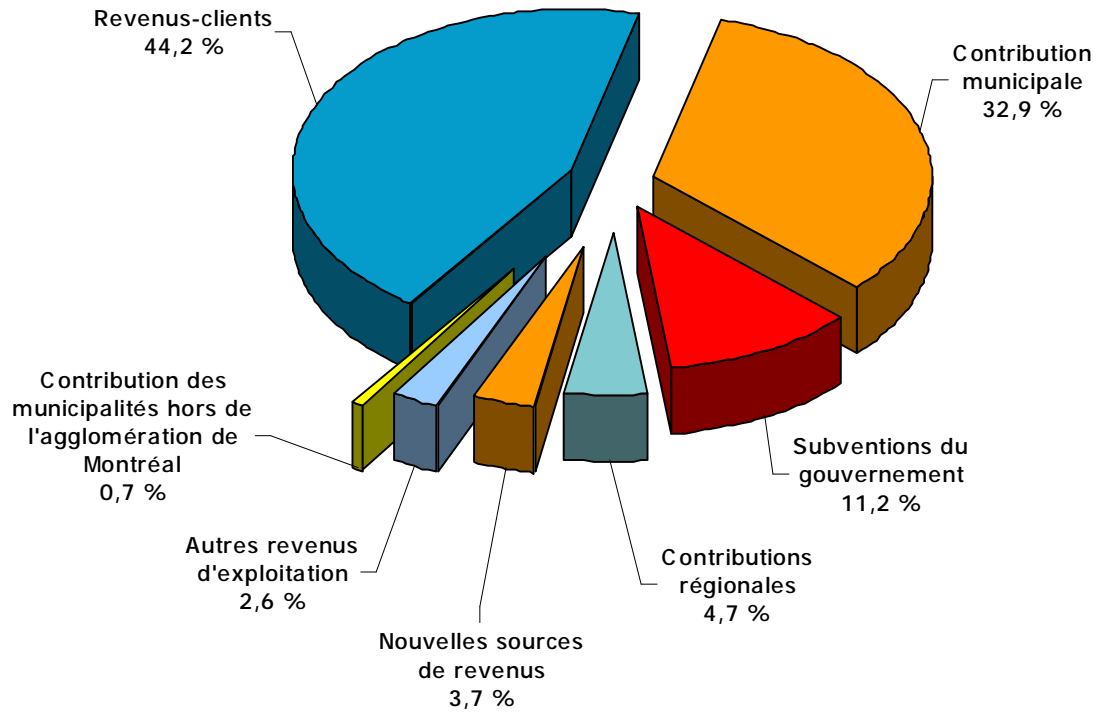
### Analyse des revenus

- S Répartition des revenus 2010
- S Revenus 2008 – 2009 – 2010
- S Analyse des revenus 2009 – 2010

### Analyse des dépenses

- S Répartition des dépenses 2010
- S Dépenses par type 2008 – 2009 – 2010
- S Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009 – 2010
- S Analyse des dépenses 2009 – 2010

## RÉPARTITION DES REVENUS 2010



## REVENUS 2008 – 2009 – 2010

(en milliers de dollars)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Écart %
<b>Revenus-clients</b>						
<b>Bus et métro</b>						
Titres STM	431 379	417 679	413 035	400 579	13 700	3,3
Recettes métropolitaines	47 750	43 903	43 903	41 813	3 847	8,8
	479 129	461 582	456 938	442 392	17 547	3,8
<b>Transport adapté</b>						
	2 782	2 727	2 575	2 325	55	2,0
	481 911	464 309	459 512	444 717	17 602	3,8
<b>Autres revenus d'exploitation</b>						
	29 282	26 702	29 175	26 411	2 580	9,7
<b>Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté</b>						
	37 006	36 990	35 172	32 467	16	0,0
<b>Subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services</b>						
	41 471	29 098	31 118	16 558	12 373	42,5
<b>Subventions du gouvernement du Québec liées aux investissements</b>						
	43 524	36 045	28 379	25 804	7 479	20,7
<b>Nouvelles sources de revenus</b>						
	40 000	38 000		(1)	2 000	5,3
<b>Surplus reporté</b>						
		4 000	3 821	1 583	(4 000)	(100,0)
<b>Contribution municipale</b>						
	359 400	332 000	332 000	323 700	27 400	8,3
<b>Contribution municipale spéciale</b>						
			19 500			
<b>Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal</b>						
	7 109	5 393	5 393	4 336	1 716	31,8
<b>Contributions régionales</b>						
<b>Aide métropolitaine - métro</b>						
	40 690	46 933	46 933	43 933	(6 243)	(13,3)
<b>Aide métropolitaine - bus</b>						
	4 902	5 609	5 568	5 714	(707)	(12,6)
<b>Aide métropolitaine - intégration tarifaire</b>						
	4 120	2 348	1 915	2 286	1 772	75,5
<b>Équipements métropolitains</b>						
	1 322	1 233	1 212	1 267	89	7,2
	51 034	56 123	55 628	53 200	(5 089)	(9,1)
<b>Total</b>	<b>1 090 737</b>	<b>1 028 660</b>	<b>999 698</b>	<b>928 776</b>	<b>62 077</b>	<b>6,0</b>

## ANALYSE DES REVENUS 2009 – 2010

En 2010, les revenus sont en hausse de 62,1 millions de dollars, soit 6 % par rapport au budget 2009. Voici les principales variations par catégorie de revenus :

### Revenus provenant des clients en hausse de 3,8 %

Après avoir obtenu une hausse d'achalandage sans précédent en 2008 (hausse de 4,1 %), la STM, grâce à diverses initiatives (offre de service et stratégie marketing), a pu conserver ses acquis en 2009 en terme d'achalandage et ce, malgré un contexte économique moins favorable. C'est dans cette optique que la STM a élaboré sa stratégie tarifaire pour 2010. Voici les principales variations au chapitre des revenus-clients :

(en millions de dollars)

Ø Révision à la baisse des prévisions de croissance de l'achalandage en 2009	- 8,6
Ø Diverses initiatives visant le maintien des revenus (meilleure perception, stratégie marketing, offre de service)	8,6
Ø Effet net de la hausse tarifaire	8,9
Ø Hausse de l'achalandage en 2010 de 1 %	4,8
Ø Hausse des recettes métropolitaines	<u>3,9</u>
	<u><u>17,6</u></u>

### Autres revenus d'exploitation en hausse de 9,7 %

Les revenus commerciaux, principalement les revenus de publicité, sont en baisse de 2,1 millions de dollars, résultat du contexte défavorable dans lequel est plongée toute l'économie mondiale. Les partenariats commerciaux actuels continueront d'être maximisés et des actions seront entreprises afin d'en développer de nouveaux. L'ensemble des autres revenus inclus dans cette catégorie augmente de 4,7 millions de dollars, principalement dû à l'impact de la valorisation des inventaires.

### Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté

Pour l'année 2010, nous maintenons la subvention de 37 millions de dollars. Bien que les modalités du programme d'aide ne soient toujours pas connues pour les années 2009 à 2012, nous avons considéré certains éléments annoncés dans le décret du gouvernement au mois de juin 2009.

### Subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services, en hausse de 42,5 %

La valeur de la subvention reliée au PAGASTC, créée en 2007, représente 41,5 millions de dollars en 2010, en hausse de 12,4 millions de dollars par rapport au budget 2009. Ce programme permet aux organismes de transport de recouvrer une partie des coûts affectés à l'instauration d'initiatives visant à accroître l'offre de service et fixe des objectifs à atteindre d'ici 2011 par rapport à 2006. Ces objectifs sont d'augmenter de 16 % l'offre de service offerte à la population et de 8 % le niveau de l'achalandage. Pour la STM, la subvention couvre 50 % des dépenses d'exploitation additionnelles et la mise en place de mesures d'amélioration touchant l'offre de service au Réseau du métro et au Réseau des bus. Pour 2010, des 269 000 heures de service qui seront ajoutées au Réseau des bus, il y aura 173 000 heures de nouveaux services. Cependant, ces heures peuvent être différentes selon le calendrier de livraison des nouveaux bus.

### Subventions du gouvernement du Québec liées aux investissements en hausse de 20,7 %

Les subventions liées au remboursement des intérêts du service de la dette sont en hausse de 7,5 millions de dollars pour atteindre 43,5 millions de dollars en 2010, en raison de l'accroissement des dépenses d'investissement, depuis quelques années, relativement à la modernisation des équipements et des infrastructures.

Il est à noter que les subventions au comptant provenant de la SOFIL ne figurent pas à titre de subventions du gouvernement liées aux investissements. Le programme de la SOFIL, qui est en application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, prévoit un financement de 100 % des investissements au comptant dans une proportion de 84,5 % par les gouvernements du Québec et du Canada et de 15,5 % par l'agglomération de Montréal.

### Nouvelles sources de revenus en hausse de 5,3 %

Dans le cadre des activités du comité de travail des élus de la CMM sur la gouvernance et le financement du transport en commun métropolitain, la STM anticipe une entente qui lui rapporterait une somme de 40 millions de dollars par année à compter de 2010.

Comme la somme anticipée pour 2010 requiert de nouveaux investissements annuels provenant des gouvernements supérieurs, la STM demeure confiante que ceux-ci joueront leur rôle afin de permettre aux différents intervenants d'accéder à des sources de revenus dédiées, indéchiffrées et récurrentes qui permettront d'offrir des services qui répondent aux besoins de la population et ce, dans une perspective de développement durable.

### Contribution municipale en hausse de 8,3 %

La contribution provenant des municipalités de l'agglomération de Montréal pour 2010 est en hausse de 27,4 millions de dollars, pour atteindre 359,4 millions de dollars. Cet apport supplémentaire permettra à la STM d'accroître la place qu'occupe le transport collectif à Montréal en améliorant son offre de service. De plus, dans un souci de rééquilibrer la situation budgétaire 2009 de la STM, la Ville de Montréal versera une contribution spéciale de 19,5 millions de dollars.

### Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal en hausse de 31,8 %

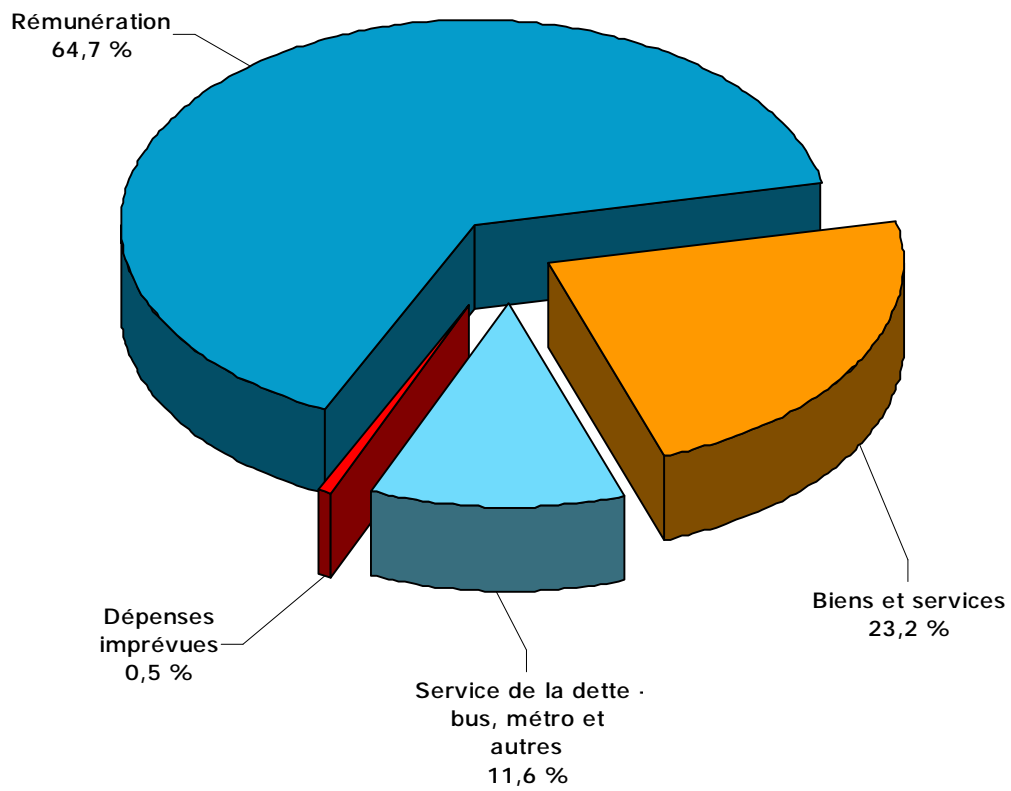
Dans le cadre de l'Entente sur le déficit « métropolisable » du métro pour la période 2007 – 2011, les municipalités de la CMM reconnaissent que le métro a un rayonnement qui dépasse largement le territoire de l'agglomération de Montréal et, à ce titre, ont convenu de participer au financement du déficit du métro. Pour 2010, cette participation s'élève à 7,1 millions de dollars.

### Contributions régionales en baisse de 9,1 %

Depuis sa création en 1996, l'AMT verse une aide métropolitaine de 20 ¢ par passager pour les coûts d'exploitation du métro et de 50 ¢ par passager pour le service de bus sur le réseau métropolitain. Or, depuis quelques années, l'AMT impose un plafond annuel au montant payable par catégorie d'aide métropolitaine. Dans les faits, en 2010, en tenant compte de ce plafond, l'aide pour le métro représente 17,4 ¢ par passager et celle pour bus 43,5 ¢.

L'impact du plafond imposé par l'AMT représente pour la STM, en 2010, un manque à gagner de 5 millions de dollars, toutes aides confondues.

## RÉPARTITION DES DÉPENSES 2010





## DÉPENSES PAR TYPE 2008 – 2009 – 2010

(en milliers de dollars)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
<b>Rémunération conventionnée</b>						
Rémunération de base	463 862	436 359	424 468	377 843	27 503	6,3
Heures supplémentaires	34 786	32 435	40 158	48 934	2 351	7,2
Primes diverses et autres paiements	47 132	44 614	44 451	44 191	2 518	5,6
Avantages sociaux	91 723	84 984	83 591	78 172	6 739	7,9
	<u>637 502</u>	<u>598 392</u>	<u>592 669</u>	<u>549 140</u>	<u>39 111</u>	<u>6,5</u>
Cotisations aux régimes publics	53 263	49 681	49 504	48 016	3 582	7,2
Coût de la CSST	14 558	11 643	13 405	12 805	2 915	25,0
	<u>67 821</u>	<u>61 324</u>	<u>62 908</u>	<u>60 821</u>	<u>6 497</u>	<u>10,6</u>
	<u>705 323</u>	<u>659 715</u>	<u>655 577</u>	<u>609 961</u>	<u>45 608</u>	<u>6,9</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	11 207	7 234	7 647	7 981	3 973	54,9
Énergie, taxes et permis	84 737	85 156	83 246	75 728	(419)	(0,5)
Services professionnels	9 846	8 091	8 584	10 039	1 755	21,7
Services techniques et autres	59 811	57 844	54 723	48 606	1 967	3,4
Matériel et fournitures	55 657	48 288	52 064	46 532	7 369	15,3
Location	9 454	8 056	8 152	7 458	1 399	17,4
Financement des opérations	4 582	4 482	6 145	2 111	100	2,2
Dépenses diverses	18 257	21 800	19 308	16 284	(3 543)	(16,3)
	<u>253 550</u>	<u>240 950</u>	<u>239 869</u>	<u>214 739</u>	<u>12 600</u>	<u>5,2</u>
	<u>958 873</u>	<u>900 666</u>	<u>895 446</u>	<u>824 700</u>	<u>58 207</u>	<u>6,5</u>
<b>Dépenses liées aux investissements</b>						
Projets spéciaux	5 669	14 408	9 088	12 883	(8 739)	(60,7)
Service de la dette - bus et métro	119 508	105 691	93 787	85 995	13 817	13,1
Virement au fonds de roulement	851	2 059	1 377	1 377	(1 208)	(58,7)
	<u>126 028</u>	<u>122 158</u>	<u>104 252</u>	<u>100 255</u>	<u>3 870</u>	<u>3,2</u>
<b>Dépenses imprévues</b>						
	<u>5 836</u>	<u>5 836</u>				
<b>Total</b>	<b>1 090 737</b>	<b>1 028 660</b>	<b>999 698</b>	<b>924 955</b>	<b>62 077</b>	<b>6,0</b>

## HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2008 – 2009 – 2010

(en milliers d'heures)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009	
					Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b>						
Gestionnaires	437	407	413	398	30	7,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	204	180	180	173	23	13,0
Professionnels syndiqués	460	380	412	344	80	21,0
Employés de bureau syndiqués	1 272	1 205	1 176	1 083	66	5,5
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	776	740	733	662	36	4,8
Commis divisionnaires et autres	403	409	403	404	(6)	(1,5)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	346	316	328	294	31	9,7
Agents de surveillance	358	255	242	201	104	40,6
Chauffeurs, opérateurs et autres	7 842	7 565	7 526	7 107	277	3,7
Employés d'entretien	4 753	4 555	4 447	4 118	197	4,3
	<u>16 851</u>	<u>16 013</u>	<u>15 861</u>	<u>14 784</u>	<u>838</u>	<u>5,2</u>
<b>Heures CSST</b>						
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	3	3	3	3		
Commis divisionnaires et autres	2	2	1	1		
Agents de surveillance	18	14	14	6	4	31,7
Chauffeurs, opérateurs et autres	190	191	194	208	(1)	(0,3)
Employés d'entretien	72	70	70	94	2	3,0
	<u>284</u>	<u>279</u>	<u>282</u>	<u>313</u>	<u>6</u>	<u>2,1</u>
<b>Heures supplémentaires</b>						
Professionnels syndiqués et non syndiqués	1	1	3	9		
Employés de bureau syndiqués	20	20	23	50		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	52	51	64	81	1	2,9
Commis divisionnaires et autres	43	43	53	51		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	17	15	27	47	3	19,6
Agents de surveillance	12	9	9	5	3	34,6
Chauffeurs, opérateurs et autres	535	510	516	562	25	4,8
Employés d'entretien	211	193	310	469	18	9,5
	<u>892</u>	<u>842</u>	<u>1 005</u>	<u>1 273</u>	<u>51</u>	<u>6,0</u>
<b>Total</b>	<b>18 027</b>	<b>17 133</b>	<b>17 149</b>	<b>16 370</b>	<b>895</b>	<b>5,2</b>

## ANALYSE DES DÉPENSES 2009 – 2010

Le budget 2010 présente une augmentation des dépenses de 62,1 millions de dollars, soit une hausse de 6 % par rapport au budget 2009.

En tenant compte de l'augmentation reliée à la hausse de l'offre de service et à l'amélioration du service à la clientèle de 3,2 %, de celle reliée au service de la dette de 1,4 %, il résulte une hausse des dépenses d'exploitation (incluant les projets spéciaux) de 1,4 %. Cette dernière s'explique principalement par l'indexation de la rémunération en vertu de nos conventions collectives.

Contrairement aux années passées, les frais reliés au PEPM de 12,6 millions de dollars sont inclus dorénavant dans les frais d'exploitation et non plus dans les dépenses liées aux investissements.

### Dépenses liées à l'exploitation

L'augmentation de 58,2 millions de dollars des dépenses d'exploitation s'explique par une hausse de 45,6 millions de dollars en rémunération et de 12,6 millions de dollars en biens et services.

Rémunération en hausse de 6,9 %

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

	<i>(en millions de dollars)</i>
Ø Augmentation de l'offre de service et amélioration du service à la clientèle	25,1
Ø Indexation salariale de 2 % et autres	15,2
Ø Avantages sociaux futurs, CSST et autres	<u>5,3</u>
	<u>45,6</u>

Biens et services en hausse de 5,2 %

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

	<i>(en millions de dollars)</i>
Ø Hausse des coûts relatifs à l'augmentation de l'offre de service et à l'amélioration du service à la clientèle	7,7
Ø Hausse des frais d'immatriculation et de location	2,0
Ø Hausse des coûts reliés au SPVM	1,7
Ø Ajustements divers	<u>1,2</u>
	<u>12,6</u>

### Dépenses liées aux investissements

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

### Projets spéciaux

L'enveloppe budgétaire des projets spéciaux est de 5,7 millions de dollars pour l'année 2010. Il s'agit d'une baisse de 8,7 millions de dollars par rapport au budget 2009. Cette baisse s'explique par le fait qu'auparavant certaines dépenses non récurrentes, non capitalisables et non associées à des projets étaient imputées dans cette catégorie corporative. À compter de 2010, ces dernières sont imputées dans différents centres opérationnels.

Cette enveloppe permet d'assumer des dépenses non capitalisables associées à la réalisation de projets majeurs. Pour l'année budgétaire 2010, les principaux projets sont : l'intégration opérationnelle des bus, les voitures de métro MR-08 et les mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines.

### Service de la dette – bus et métro

Les investissements majeurs requis à la modernisation de nos équipements et infrastructures exercent une pression à la hausse sur le service de la dette net. Cependant, il est important de mentionner que le programme de subvention SOFIL (subvention au comptant) et le report de financement permettent de réduire la hausse du service de la dette. Une hausse de 13,1 % est donc prévue pour l'année 2010.

### Virement au fonds de roulement

Le fonds de roulement, au montant de 7 millions de dollars, a été créé en 1996 afin de faciliter l'acquisition d'immobilisations. Les immobilisations au comptant assumées par le fonds de roulement doivent être imputées à la dépense sur une période de cinq ans à compter de l'année qui suit celle de l'acquisition. Pour 2010, la dépense s'élèvera à 0,9 million de dollars.

### Dépenses imprévues

Le budget 2010 prévoit un montant de 5,8 millions de dollars. La Loi sur les sociétés de transport en commun, effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, permet de créer une réserve d'au plus 1,5 % des dépenses pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation. Cette réserve ne représente, pour 2010, que 0,5 % des dépenses.

# Budget 2010

## Dépenses par mode de transport et unités administratives

### Dépenses par mode de transport

S Sommaire des dépenses par mode de transport 2008 – 2009 – 2010

S Bus et métro

Dépenses 2008 – 2009 – 2010

Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009 – 2010

S Transport adapté

Dépenses 2008 – 2009 – 2010

Heures régulières et supplémentaires 2008 – 2009 – 2010

### Unités administratives

S Sommaire des unités administratives

S Réseau des bus

S Réseau du métro

S Services de soutien opérationnel

S Gestion des services partagés

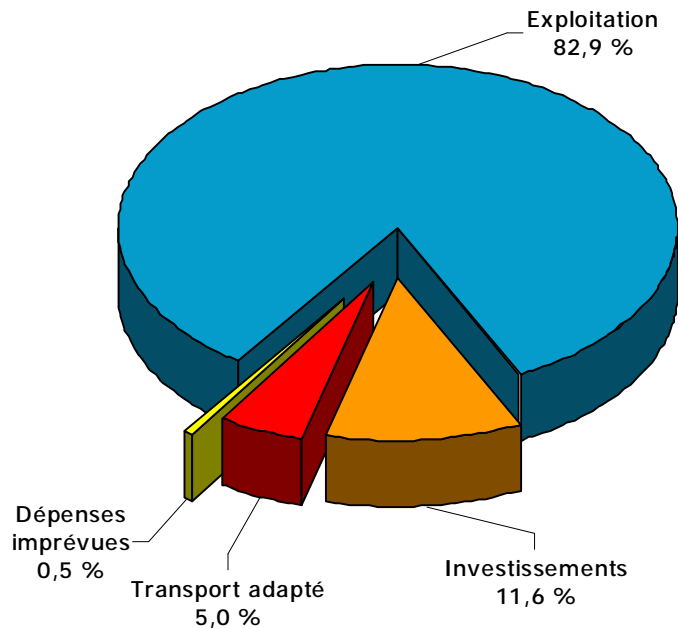
S Planification, marketing et communications

S Services corporatifs



## SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2008 – 2009 – 2010

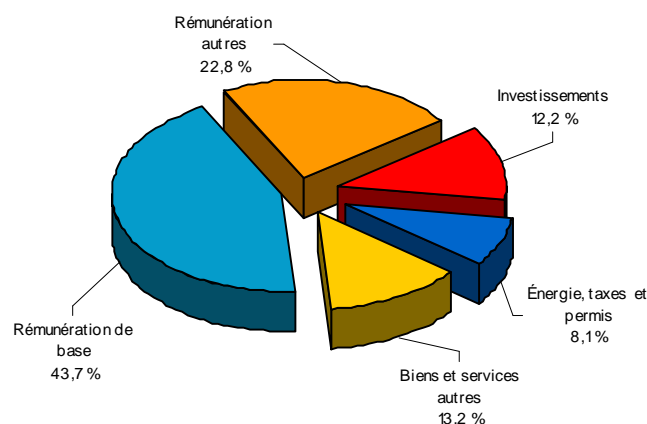
(en milliers de dollars)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Écart %
<b>Bus et métro</b>						
Dépenses liées à l'exploitation	904 606	847 168	844 650	778 614	57 438	6,8
<b>Dépenses liées aux investissements</b>						
Projets spéciaux	5 669	14 408	9 088	12 883	(8 739)	(60,7)
Service de la dette - Bus et métro	119 508	105 691	93 787	85 995	13 817	13,1
Virement au fonds de roulement	851	2 059	1 377	1 377	(1 208)	(58,7)
	126 028	122 158	104 252	100 255	3 870	3,2
	1 030 634	969 326	948 902	878 869	61 307	6,3
<b>Transport adapté</b>						
Dépenses liées à l'exploitation	54 267	53 497	50 796	46 086	770	1,4
<b>Dépenses imprévues</b>						
	5 836	5 836				
<b>Total</b>	<b>1 090 737</b>	<b>1 028 660</b>	<b>999 698</b>	<b>924 955</b>	<b>62 077</b>	<b>6,0</b>



## DÉPENSES 2008 – 2009 – 2010

### BUS ET MÉTRO

(en milliers de dollars)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
<b>Rémunération conventionnée</b>						
Rémunération de base	450 451	423 340	411 297	365 686	27 111	6,4
Heures supplémentaires	33 747	31 431	38 663	47 560	2 316	7,4
Primes diverses et autres paiements	45 488	43 043	42 908	42 565	2 445	5,7
Avantages sociaux	89 384	82 769	81 355	76 080	6 615	8,0
	<u>619 069</u>	<u>580 583</u>	<u>574 224</u>	<u>531 891</u>	<u>38 487</u>	<u>6,6</u>
Cotisations aux régimes publics	51 705	48 183	48 001	46 594	3 522	7,3
Coût de la CSST	14 393	11 480	13 243	12 532	2 912	25,4
	<u>66 098</u>	<u>59 663</u>	<u>61 244</u>	<u>59 126</u>	<u>6 435</u>	<u>10,8</u>
	<u>685 167</u>	<u>640 246</u>	<u>635 468</u>	<u>591 017</u>	<u>44 921</u>	<u>7,0</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	9 571	5 647	6 121	6 393	3 925	69,5
Énergie, taxes et permis	83 916	84 389	82 479	75 166	(473)	(0,6)
Services professionnels	9 746	7 992	8 474	9 912	1 755	22,0
Services techniques et autres services	30 298	28 281	28 636	25 727	2 018	7,1
Matériel et fournitures	54 869	47 567	51 158	45 744	7 302	15,3
Location	9 440	8 041	8 138	7 458	1 399	17,4
Financement des opérations	4 582	4 482	6 145	2 111	100	2,2
Dépenses diverses	17 017	20 524	18 031	15 086	(3 508)	(17,1)
	<u>219 439</u>	<u>206 922</u>	<u>209 182</u>	<u>187 597</u>	<u>12 516</u>	<u>6,0</u>
	<u>904 606</u>	<u>847 168</u>	<u>844 650</u>	<u>778 614</u>	<u>57 438</u>	<u>6,8</u>
<b>Dépenses liées aux investissements</b>						
Projets spéciaux	5 669	14 408	9 088	12 883	(8 739)	(60,7)
Service de la dette - bus et métro	119 508	105 691	93 787	85 995	13 817	13,1
Virement au fonds de roulement	851	2 059	1 377	1 377	(1 208)	(58,7)
	<u>126 028</u>	<u>122 158</u>	<u>104 252</u>	<u>100 255</u>	<u>3 870</u>	<u>3,2</u>
<b>Total</b>	<b>1 030 634</b>	<b>969 326</b>	<b>948 902</b>	<b>878 869</b>	<b>61 307</b>	<b>6,3</b>





## HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2008 – 2009 – 2010

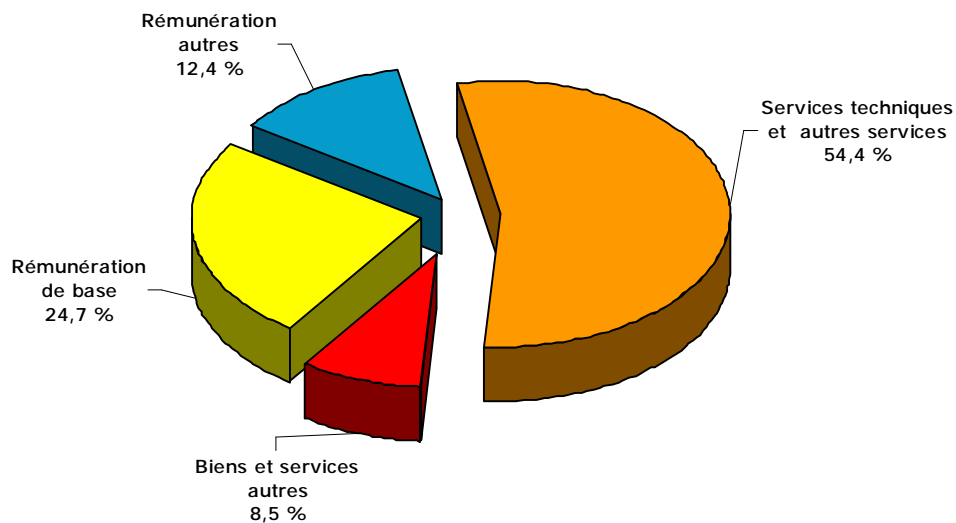
### BUS ET MÉTRO

(en milliers d'heures)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009	
					Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b>						
Gestionnaires	416	388	387	379	28	7,3
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	204	180	180	173	23	13,0
Professionnels syndiqués	460	380	412	344	80	21,0
Employés de bureau syndiqués	1 249	1 184	1 157	1 064	65	5,5
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	749	715	707	639	34	4,7
Commis divisionnaires et autres	285	291	289	290	(6)	(2,2)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	342	311	325	291	31	9,9
Agents de surveillance	358	255	242	201	104	40,6
Chauffeurs, opérateurs et autres	7 595	7 318	7 287	6 868	277	3,8
Employés d'entretien	4 706	4 509	4 396	4 073	197	4,4
	<u>16 365</u>	<u>15 533</u>	<u>15 382</u>	<u>14 322</u>	<u>832</u>	<u>5,4</u>
<b>Heures CSST</b>						
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	3	3	3	3		
Commis divisionnaires et autres	1	1				
Agents de surveillance	18	14	14	6	4	31,7
Chauffeurs, opérateurs et autres	183	184	187	198	(1)	(0,3)
Employés d'entretien	71	69	69	90	2	3,1
	<u>276</u>	<u>270</u>	<u>274</u>	<u>298</u>	<u>6</u>	<u>2,2</u>
<b>Heures supplémentaires</b>						
Professionnels syndiqués et non syndiqués	1	1	3	9		
Employés de bureau syndiqués	20	20	23	50		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	50	49	62	79	1	3,0
Commis divisionnaires et autres	32	32	34	33		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	17	15	27	47	3	19,6
Agents de surveillance	12	9	9	5	3	34,6
Chauffeurs, opérateurs et autres	525	501	505	553	24	4,8
Employés d'entretien	209	191	306	463	18	9,6
	<u>867</u>	<u>817</u>	<u>969</u>	<u>1 239</u>	<u>50</u>	<u>6,1</u>
<b>Total</b>	<b>17 508</b>	<b>16 620</b>	<b>16 624</b>	<b>15 858</b>	<b>888</b>	<b>5,3</b>

## DÉPENSES 2008 – 2009 – 2010

### TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers de dollars)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
<b>Rémunération conventionnée</b>						
Rémunération de base	13 411	13 019	13 171	12 157	392	3,0
Heures supplémentaires	1 039	1 004	1 495	1 374	35	3,5
Primes diverses et autres paiements	1 644	1 571	1 543	1 627	73	4,6
Avantages sociaux	2 339	2 215	2 236	2 092	124	5,6
	<u>18 433</u>	<u>17 809</u>	<u>18 445</u>	<u>17 249</u>	<u>624</u>	<u>3,5</u>
Cotisations aux régimes publics	1 558	1 498	1 503	1 422	60	4,0
Coût de la CSST	165	162	162	273	3	1,7
	<u>1 723</u>	<u>1 660</u>	<u>1 665</u>	<u>1 695</u>	<u>62</u>	<u>3,8</u>
	<u>20 156</u>	<u>19 469</u>	<u>20 109</u>	<u>18 944</u>	<u>686</u>	<u>3,5</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	1 635	1 587	1 526	1 588	48	3,0
Énergie, taxes et permis	821	767	767	561	54	7,1
Services professionnels	99	99	110	128		
Services techniques et autres services	29 513	29 564	26 088	22 878	(51)	(0,2)
Matériel et fournitures	788	721	906	788	67	9,3
Location	14	14	14			
Dépenses diverses	128	79	80	49	48	61,0
	<u>32 998</u>	<u>32 832</u>	<u>29 490</u>	<u>25 991</u>	<u>167</u>	<u>0,5</u>
	<u>53 154</u>	<u>52 301</u>	<u>49 600</u>	<u>44 936</u>	<u>853</u>	<u>1,6</u>
<b>Autres dépenses</b>						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 113	1 196	1 196	1 150	(83)	(7,0)
<b>Total</b>	<b>54 267</b>	<b>53 497</b>	<b>50 796</b>	<b>46 086</b>	<b>770</b>	<b>1,4</b>



## HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2008 – 2009 – 2010

### TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers d'heures)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009	
					Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b>						
Gestionnaires	21	19	27	19	2	11,1
Employés de bureau syndiqués	23	21	19	19	2	9,1
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	27	25	26	23	2	8,4
Commis divisionnaires et autres	118	118	114	114		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	4	4	4	3		
Chauffeurs, opérateurs et autres	247	247	239	238		
Employés d'entretien	46	46	51	46		
	<u>486</u>	<u>480</u>	<u>479</u>	<u>463</u>	<u>6</u>	<u>1,3</u>
<b>Heures CSST</b>						
Commis divisionnaires et autres	1	1	1	1		
Chauffeurs, opérateurs et autres	7	7	7	9		
Employés d'entretien	1	1	1	5		
	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>15</u>		
<b>Heures supplémentaires</b>						
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	2	2	3	2		
Commis divisionnaires et autres	11	11	19	18		
Chauffeurs, opérateurs et autres	10	10	11	9	1	6,2
Employés d'entretien	2	2	4	6		
	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>37</u>	<u>34</u>	<u>1</u>	<u>2,4</u>
<b>Total</b>	<b>520</b>	<b>513</b>	<b>524</b>	<b>512</b>	<b>7</b>	<b>1,3</b>



## SOMMAIRE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Budget 2010 vs 2009 Écart %
<b>Réseau des bus</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	416 948	387 566	393 666	363 223	29 381	7,6
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	8 882	8 420	8 372	7 963	462	5,5
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	597 959	567 741	694 867	752 804	30 218	5,3
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	4 263	4 042	4 008	3 806	221	5,5
<b>Réseau du métro</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	217 419	211 910	210 266	198 631	5 509	2,6
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	4 415	4 356	4 279	3 997	59	1,4
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	195 869	184 054	208 852	339 099	11 815	6,4
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	2 126	2 094	2 094	1 915	32	1,5
<b>Services de soutien opérationnel</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	120 694	102 184	105 339	94 132	18 510	18,1
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	2 023	1 756	1 760	1 552	267	15,2
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	47 272	40 411	40 411	92 452	6 861	17,0
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	1 014	902	912	779	112	12,5
<b>Gestion des services partagés</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	57 923	55 905	56 506	51 524	2 019	3,6
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	865	835	841	772	30	3,5
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	21 351	20 097	20 097	43 460	1 254	6,2
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	452	438	440	397	14	3,2
<b>Planification, marketing et communications</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	25 841	23 904	22 496	19 690	1 937	8,1
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	352	335	309	235	17	5,2
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	4 511	4 510	4 510	5 637	1	0,0
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	183	176	164	122	7	4,0
<b>Services corporatifs</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	6 952	6 835	6 416	5 386	118	1,7
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	103	101	95	84	2	2,1
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	35	35	35	400		
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	52	52	49	43		

## RÉSEAU DES BUS

Fournir à l'ensemble de la communauté un service de transport de surface qui soit rapide, fiable, confortable, sécuritaire et accessible, où le client se sent bien accueilli et informé.

(en milliers de dollars)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	221 508	207 193	205 116	190 568	14 315	6,9
Heures supplémentaires	22 563	21 114	27 322	28 143	1 450	6,9
Primes diverses et autres paiements	29 239	27 762	27 729	27 963	1 478	5,3
Avantages sociaux	39 664	36 248	36 001	32 758	3 417	9,4
Cotisations aux régimes publics	26 894	24 887	24 700	22 813	2 006	8,1
Coût de la CSST	3 113	3 058	3 136	3 680	54	1,8
	<u>342 981</u>	<u>320 262</u>	<u>324 004</u>	<u>305 926</u>	<u>22 719</u>	<u>7,1</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	1 769	1 607	1 639	1 603	162	10,1
Énergie, taxes et permis	45 498	40 245	40 987	31 131	5 253	13,1
Services professionnels	466	20	45	317	445	2 188,0
Services techniques et autres services	536	920	591	449	(384)	(41,8)
Matériel et fournitures	25 569	23 638	25 576	22 929	1 931	8,2
Location	22	22	16	5		
Dépenses diverses	107	853	809	862	(746)	(87,5)
	<u>73 966</u>	<u>67 304</u>	<u>69 662</u>	<u>57 297</u>	<u>6 662</u>	<u>9,9</u>
<b>Total</b>	<b>416 948</b>	<b>387 566</b>	<b>393 666</b>	<b>363 223</b>	<b>29 381</b>	<b>7,6</b>

Note : Le coût des immatriculations des véhicules a été transféré au Réseau des bus en 2010.

## RÉSEAU DES BUS

	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Budget 2010 vs 2009 Écart %
<b>Heures régulières (en milliers d'heures)</b>						
Gestionnaires	77	70	70	68	8	10,8
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	4	5	4	2	53,1
Professionnels syndiqués	29	28	22	20	1	2,8
Employés de bureau syndiqués	84	80	72	63	3	4,0
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	340	325	316	284	15	4,5
Commis divisionnaires et autres	200	196	193	195	4	2,1
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	148	138	141	126	11	7,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 157	5 832	5 858	5 545	325	5,6
Employés d'entretien	1 841	1 747	1 694	1 658	94	5,4
<b>Total</b>	<b>8 882</b>	<b>8 420</b>	<b>8 372</b>	<b>7 963</b>	<b>462</b>	<b>5,5</b>
<b>Heures supplémentaires (en heures)</b>						
Professionnels syndiqués			1 958	1 584		
Employés de bureau syndiqués	394	418	3 011	3 157	(24)	(5,8)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	13 841	12 558	25 491	29 363	1 283	10,2
Commis divisionnaires et autres	26 012	26 023	29 429	24 494	(11)	(0,0)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	6 351	5 521	17 020	21 573	830	15,0
Chauffeurs, opérateurs et autres	431 647	406 832	410 985	427 746	24 815	6,1
Employés d'entretien	119 714	116 389	206 974	244 885	3 325	2,9
<b>Total</b>	<b>597 959</b>	<b>567 741</b>	<b>694 867</b>	<b>752 804</b>	<b>30 218</b>	<b>5,3</b>
<b>Effectif (en années-personnes)</b>						
Gestionnaires	37	33	33	32	4	10,8
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	2	2	2	1	53,1
Professionnels syndiqués	15	15	11	10		
Employés de bureau syndiqués	46	44	39	34	2	4,0
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	163	156	156	135	7	4,5
Commis divisionnaires et autres	96	94	94	93	2	2,1
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	71	66	67	61	5	7,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	2 950	2 795	2 795	2 649	155	5,6
Employés d'entretien	882	837	811	788	45	5,4
<b>Total</b>	<b>4 263</b>	<b>4 042</b>	<b>4 008</b>	<b>3 806</b>	<b>221</b>	<b>5,5</b>

## RÉSEAU DU MÉTRO

Fournir à l'ensemble de la communauté un service de transport par métro qui soit rapide, fiable, confortable, sécuritaire et accessible, où le client se sent bien accueilli et informé.

(en milliers de dollars)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009	
					Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	116 406	114 375	110 758	96 770	2 031	1,8
Heures supplémentaires	8 069	7 569	8 593	13 365	500	6,6
Primes diverses et autres paiements	11 348	11 080	11 080	11 573	269	2,4
Avantages sociaux	20 044	19 314	19 347	18 895	730	3,8
Cotisations aux régimes publics	13 488	13 070	13 070	12 914	419	3,2
Coût de la CSST	1 669	1 632	1 632	1 388	37	2,2
	<u>171 025</u>	<u>167 040</u>	<u>164 479</u>	<u>154 904</u>	<u>3 985</u>	<u>2,4</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	4 058	2 576	2 353	2 046	1 483	57,6
Énergie	22 777	23 232	22 692	22 250	(454)	(2,0)
Services professionnels	77	75	30	61	2	2,7
Services techniques et autres services	1 725	1 580	1 640	1 758	145	9,1
Matériel et fournitures	18 219	16 253	17 707	15 827	1 966	12,1
Location	1 410	1 224	1 319	1 294	186	15,2
Dépenses diverses	(1 873)	(70)	46	491	(1 803)	2 574,1
	<u>46 394</u>	<u>44 870</u>	<u>45 788</u>	<u>43 726</u>	<u>1 524</u>	<u>3,4</u>
<b>Total</b>	<b>217 419</b>	<b>211 910</b>	<b>210 266</b>	<b>198 631</b>	<b>5 509</b>	<b>2,6</b>

Note : L'écart dans les dépenses diverses est dû à une reclassification en 2010 au niveau des dépenses majeures.



## RÉSEAU DU MÉTRO

	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Budget 2010 vs 2009 Écart %
<b>Heures régulières (en milliers d'heures)</b>						
Gestionnaires	53	49	52	49	4	8,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	2	2	4		
Professionnels syndiqués	24	20	21	15	4	18,9
Employés de bureau syndiqués	108	93	87	92	15	15,9
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	378	368	368	332	11	2,9
Commis divisionnaires et autres	31	31	31	28		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	151	135	141	126	15	11,3
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 510	1 558	1 533	1 487	(48)	(3,1)
Employés d'entretien	2 157	2 099	2 043	1 864	58	2,8
<b>Total</b>	<b>4 415</b>	<b>4 356</b>	<b>4 279</b>	<b>3 997</b>	<b>59</b>	<b>1,4</b>
<b>Heures supplémentaires (en heures)</b>						
Professionnels syndiqués	290	270	270	634	20	7,4
Employés de bureau syndiqués	4 463	4 056	4 056	7 319	407	10,0
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	35 311	35 311	35 311	48 729		
Commis divisionnaires et autres	4 600	4 600	4 600	4 662		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	8 747	6 869	7 836	17 690	1 878	27,3
Chauffeurs, opérateurs et autres	91 573	92 366	92 366	122 567	(793)	(0,9)
Employés d'entretien	50 884	40 582	64 413	137 498	10 303	25,4
<b>Total</b>	<b>195 869</b>	<b>184 054</b>	<b>208 852</b>	<b>339 099</b>	<b>11 815</b>	<b>6,4</b>
<b>Effectif (en années-personnes)</b>						
Gestionnaires	25	24	24	23	2	8,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	1	1	1	2		
Professionnels syndiqués	13	11	11	8	2	18,8
Employés de bureau syndiqués	59	51	51	50	8	15,9
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	181	176	176	159	5	2,9
Commis divisionnaires et autres	15	15	15	13		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	72	65	65	61	7	11,4
Chauffeurs, opérateurs et autres	724	747	747	710	(23)	(3,1)
Employés d'entretien	1 036	1 005	1 005	889	31	3,0
<b>Total</b>	<b>2 126</b>	<b>2 094</b>	<b>2 094</b>	<b>1 915</b>	<b>32</b>	<b>1,5</b>

## SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL

### Planification stratégique

Permettre à la direction de la STM d'atteindre ses objectifs stratégiques par le suivi et la mise à jour du Plan d'affaires et de l'information de gestion qui en découle, la gestion du portefeuille de projets, l'intégration du développement durable et la réalisation d'études de positionnement stratégique.

### Projets majeurs bus et Projets majeurs métro

Planifier, organiser et réaliser des projets majeurs dans les domaines des infrastructures, du matériel roulant, des équipements et des systèmes d'exploitation.

### Affaires commerciales et gouvernementales

Appuyer le Plan d'affaires de la STM en mettant en œuvre des stratégies de rattachement des gouvernements et des autres parties prenantes, en développant des partenariats d'affaires stratégiques, en générant des revenus non tarifaires à partir du développement du potentiel commercial des actifs de la Société et en fournissant aux sociétés de transport et organismes publics des services d'acquisition d'autobus répondant aux besoins.

### Entretien des infrastructures

Assurer la sécurité, la fiabilité, l'apparence, l'adaptation des installations du parc immobilier au moindre coût pour assurer la livraison du service.

### Ingénierie

Assumer le leadership technologique et supporter techniquement tout le cycle de vie des équipements, infrastructures et processus d'exploitation.

### Surveillance

Supporter l'ensemble de l'entreprise en matière de sûreté industrielle. Faire respecter les lois et règlements en vigueur à la STM et, de façon plus particulière, au contrôle de la perception. Par ses inspecteurs, assurer une présence rassurante auprès de la clientèle et des employés et contribuer à la prévention en les informant et en les sensibilisant à la sécurité.

### Ressources humaines

Recruter les meilleures ressources, développer et maintenir leurs compétences et favoriser un environnement de travail stimulant et mobilisant.

(en milliers de dollars)	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	64 158	55 936	56 097	44 127	8 223	14,7
Heures supplémentaires	1 985	1 694	1 694	3 836	290	17,1
Primes diverses et autres paiements	2 496	2 064	2 075	2 259	432	20,9
Avantages sociaux	10 771	9 783	9 929	10 948	987	10,1
Cotisations aux régimes publics	6 629	5 787	5 867	6 334	843	14,6
Coût de la CSST	433	362	355	322	72	19,9
	<u>86 472</u>	<u>75 625</u>	<u>76 018</u>	<u>67 826</u>	<u>10 847</u>	<u>14,3</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	708	628	628	886	80	12,7
Services professionnels	3 725	2 613	3 759	4 225	1 112	42,6
Services techniques et autres services	16 375	13 736	15 107	14 217	2 639	19,2
Matériel et fournitures	9 328	5 326	5 525	5 502	4 002	75,1
Location	340	163	171	193	177	108,7
Dépenses diverses	3 746	4 093	4 132	1 283	(347)	(8,5)
	<u>34 222</u>	<u>26 559</u>	<u>29 322</u>	<u>26 306</u>	<u>7 663</u>	<u>28,9</u>
<b>Total</b>	<b>120 694</b>	<b>102 184</b>	<b>105 339</b>	<b>94 132</b>	<b>18 510</b>	<b>18,1</b>

## SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL

	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009	
					Écart	Écart %
<b>Heures régulières (en milliers d'heures)</b>						
Gestionnaires	136	129	122	119	7	5,2
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	148	131	131	131	16	12,4
Professionnels syndiqués	246	193	227	187	53	27,4
Employés de bureau syndiqués	482	443	441	399	38	8,7
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	27	19	20	22	8	44,5
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	43	38	43	38	5	12,2
Agents de surveillance	376	268	256	207	108	40,2
Employés d'entretien	566	533	519	449	32	6,0
<b>Total</b>	<b>2 023</b>	<b>1 756</b>	<b>1 760</b>	<b>1 552</b>	<b>267</b>	<b>15,2</b>
<b>Heures supplémentaires (en heures)</b>						
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	500	500	500	886		
Professionnels syndiqués	223	254	254	4 236	(31)	(12,2)
Employés de bureau syndiqués	4 557	4 613	4 613	19 192	(57)	(1,2)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	1 300	1 100	1 100	1 317	200	18,2
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	2 035	1 890	1 890	6 451	145	7,7
Agents de surveillance	11 995	8 914	8 914	4 732	3 081	34,6
Employés d'entretien	26 662	23 140	23 140	55 640	3 522	15,2
<b>Total</b>	<b>47 272</b>	<b>40 411</b>	<b>40 411</b>	<b>92 452</b>	<b>6 861</b>	<b>17,0</b>
<b>Effectif (en années-personnes)</b>						
Gestionnaires	65	62	59	57	2	4,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	71	63	63	62	8	12,3
Professionnels syndiqués	131	119	138	99	12	10,2
Employés de bureau syndiqués	264	246	245	218	18	7,2
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	13	9	9	10	4	44,5
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	21	18	20	18	2	12,2
Agents de surveillance	180	129	129	99	52	40,2
Employés d'entretien	271	255	249	215	15	6,0
<b>Total</b>	<b>1 015</b>	<b>902</b>	<b>912</b>	<b>779</b>	<b>113</b>	<b>12,6</b>

## GESTION DES SERVICES PARTAGÉS

### Gestion des services partagés

Supporter au quotidien tous les secteurs de l'entreprise dans la poursuite de leur mission de base, assurer une participation active au développement de l'entreprise et, finalement, assurer le respect des bonnes pratiques dans les domaines de responsabilités fonctionnelles qui lui incombent.

### Chaîne logistique

Assurer la disponibilité en matériel, fournitures, services et équipements pour l'exploitation des réseaux de transport de façon optimale, à moindre coût, au bon moment, au bon endroit et au niveau de qualité attendu.

### Technologies de l'information

Assurer la planification et le développement stratégiques des technologies de l'information ainsi que la fiabilité, la performance, la sécurité et l'utilisation optimale des ressources informatiques.

### Régimes de retraite

Assurer des prestations à chacun des retraités, tout en assurant aux employés la disponibilité d'une rente lorsqu'ils prendront leur retraite.

### Finances

Favoriser la gestion et l'allocation optimales des ressources financières de l'entreprise en améliorant la performance, en soutenant la prise de décision, en planifiant l'avenir et en étant une force de proposition, tout en assurant, au quotidien, les opérations financières de l'entreprise.

### Vente et perception

Assurer la coordination transversale relative à OPUS à la STM et avec les autres autorités organisatrices de transport.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009	
					Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	29 354	27 877	28 282	23 909	1 476	5,3
Heures supplémentaires	926	854	854	1 763	72	8,4
Primes diverses et autres paiements	1 265	1 089	1 100	1 072	177	16,2
Avantages sociaux	5 092	4 833	4 891	4 696	259	5,4
Cotisations aux régimes publics	3 060	2 882	2 908	2 800	178	6,2
Coût de la CSST	24	22	22	143	2	6,9
	<u>39 721</u>	<u>37 558</u>	<u>38 057</u>	<u>34 382</u>	<u>2 162</u>	<u>5,8</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	2 036	36	36	20	2 000	5 555,6
Autres taxes, permis et assurances		23	23		(23)	(100,0)
Services professionnels	605	405	512	611	200	49,4
Services techniques et autres services	8 352	8 561	8 183	6 445	(209)	(2,4)
Matériel et fournitures	1 262	1 850	1 850	1 215	(588)	(31,8)
Location	542	527	527	598	15	2,8
Dépenses diverses	5 406	6 944	7 317	8 252	(1 539)	(22,2)
	<u>18 203</u>	<u>18 346</u>	<u>18 448</u>	<u>17 143</u>	<u>(144)</u>	<u>(0,8)</u>
<b>Total</b>	<b>57 923</b>	<b>55 905</b>	<b>56 506</b>	<b>51 524</b>	<b>2 019</b>	<b>3,6</b>

## GESTION DES SERVICES PARTAGÉS

	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Budget 2010 vs 2009 Écart %
<b>Heures régulières (en milliers d'heures)</b>						
Gestionnaires	99	88	93	92	11	12,6
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	6	6		
Professionnels syndiqués	52	43	43	37	9	20,7
Employés de bureau syndiqués	439	434	425	385	6	1,3
Commis divisionnaires et autres	55	65	65	67	(10)	(16,0)
Employés d'entretien	214	199	209	185	14	7,2
<b>Total</b>	<b>865</b>	<b>835</b>	<b>841</b>	<b>772</b>	<b>30</b>	<b>3,5</b>
<b>Heures supplémentaires (en heures)</b>						
Professionnels syndiqués	194	194	194	1 192		
Employés de bureau syndiqués	7 517	7 517	7 517	15 091		
Commis divisionnaires et autres	1 300	1 300	1 300	4 698		
Employés d'entretien	12 340	11 086	11 086	22 478	1 254	11,3
<b>Total</b>	<b>21 351</b>	<b>20 097</b>	<b>20 097</b>	<b>43 460</b>	<b>1 254</b>	<b>6,2</b>
<b>Effectif (en années-personnes)</b>						
Gestionnaires	49	45	47	44	4	10,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	3	3		
Professionnels syndiqués	29	24	25	20	4	17,5
Employés de bureau syndiqués	241	238	233	210	4	1,5
Commis divisionnaires et autres	26	31	31	33	(5)	(16,0)
Employés d'entretien	103	96	101	87	7	7,1
<b>Total</b>	<b>452</b>	<b>438</b>	<b>440</b>	<b>397</b>	<b>14</b>	<b>3,2</b>

## PLANIFICATION, MARKETING ET COMMUNICATIONS

Développer, réaliser et mesurer des stratégies, des plans d'actions et des outils afin d'augmenter l'achalandage, d'améliorer la satisfaction de la clientèle et l'image de l'entreprise. Accroître la mobilisation des employés et la reconnaissance.

### Communication et service à la clientèle

Développer et mettre en place l'ensemble des stratégies, programmes et actions de communication de l'entreprise afin d'informer et de mobiliser les employés, renseigner la clientèle et promouvoir le transport collectif auprès de la population de la grande région de Montréal, fournir des points de contact auprès de la clientèle pour donner des renseignements sur les trajets et services de la STM, recueillir les commentaires et plaintes et soutenir les clients dans l'utilisation de la carte OPUS.

### Affaires publiques

Promouvoir le transport collectif et projeter une image positive et dynamique de la STM dans les médias et auprès des partenaires, par le biais de stratégies, de programmes et de positions sur les dossiers d'enjeux.

### Marketing

Fidéliser la clientèle actuelle et acquérir de nouveaux clients en élaborant des plans marketing et des stratégies tarifaires, en développant des produits et services et en favorisant la promotion du transport collectif.

### Planification et développement du réseau

Développer des services de transport collectif performants en proposant des orientations, des produits ou des solutions répondant aux besoins des clients et du milieu et supporter ses partenaires d'exploitation en matière de planification du service.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	12 033	11 329	10 677	7 750	704	6,2
Heures supplémentaires	202	199	199	231	4	1,8
Primes diverses et autres paiements	745	687	566	506	58	8,4
Avantages sociaux	2 040	2 004	1 891	1 976	36	1,8
Cotisations aux régimes publics	1 255	1 187	1 110	1 056	68	5,7
Coût de la CSST	20	20	20	20		
	<u>16 296</u>	<u>15 426</u>	<u>14 463</u>	<u>11 538</u>	<u>870</u>	<u>5,6</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	600				600	100,0
Services professionnels	4 093	4 103	3 373	2 183	(10)	(0,2)
Services techniques et autres services	2 081	1 851	1 751	2 072	230	12,4
Matériel et fournitures	250	266	266	162	(16)	(6,0)
Location	50	50	50	21		
Dépenses diverses	2 471	2 207	2 592	3 715	264	11,9
	<u>9 545</u>	<u>8 478</u>	<u>8 033</u>	<u>8 152</u>	<u>1 068</u>	<u>12,6</u>
<b>Total</b>	<b>25 841</b>	<b>23 904</b>	<b>22 496</b>	<b>19 690</b>	<b>1 937</b>	<b>8,1</b>

## PLANIFICATION, MARKETING ET COMMUNICATIONS

	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009	
					Écart	Écart %
<b>Heures régulières (en milliers d'heures)</b>						
Gestionnaires	32	32	32	34	1	2,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	6	6		
Professionnels syndiqués	95	82	86	69	13	15,8
Employés de bureau syndiqués	101	97	97	88	4	3,8
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	6	6	6	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	112	112	82	35		
<b>Total</b>	<b>352</b>	<b>335</b>	<b>309</b>	<b>235</b>	<b>17</b>	<b>5,2</b>
<b>Heures supplémentaires (en heures)</b>						
Employés de bureau syndiqués	3 011	3 010	3 010	4 287	1	0,0
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 500	1 500	1 500	1 351		
<b>Total</b>	<b>4 511</b>	<b>4 510</b>	<b>4 510</b>	<b>5 637</b>	<b>1</b>	<b>0,0</b>
<b>Effectif (en années-personnes)</b>						
Gestionnaires	16	16	16	16		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	3	3		
Professionnels syndiqués	52	46	48	36	6	13,0
Employés de bureau syndiqués	55	54	54	48	1	1,8
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	3	3	3	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	54	54	40	17		
<b>Total</b>	<b>183</b>	<b>176</b>	<b>164</b>	<b>122</b>	<b>7</b>	<b>4,0</b>

## SERVICES CORPORATIFS

### Direction générale

Diriger l'ensemble des activités de l'entreprise, en établir les objectifs et s'assurer de leurs réalisations.

### Diversité et respect de la personne

Favoriser le développement de relations harmonieuses en milieu de travail par la prévention et la promotion du respect de la personne dans toute sa diversité.

### Secrétariat et affaires juridiques

Conseiller la direction et représenter la STM en matière juridique, négociations et rédactions de contrats, règlements et avis juridiques et assurer la bonne marche du processus décisionnel de l'entreprise.

### Vérification générale

Fournir des opinions indépendantes aux membres du conseil d'administration et à la direction attestant que les activités de la Société sont réalisées en conformité avec les lois, les règlements et les encadrements tout en respectant les principes de saine gestion et les normes de contrôle généralement reconnues.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009	
					Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	4 163	4 113	3 850	3 239	49	1,2
Heures supplémentaires	1	1	1	21		
Primes diverses et autres paiements	97	65	61	56	33	50,9
Avantages sociaux	655	693	648	550	(38)	(5,5)
Cotisations aux régimes publics	378	369	347	294	9	2,5
	<u>5 295</u>	<u>5 241</u>	<u>4 907</u>	<u>4 160</u>	<u>54</u>	<u>1,0</u>
<b>Biens et services</b>						
Services professionnels	684	679	659	310	5	0,7
Services techniques et autres services	260	250	202	253	10	4,0
Matériel et fournitures	41	34	34	60	7	19,6
Location	109	109	109	115		
Dépenses diverses	563	521	504	488	42	8,1
	<u>1 657</u>	<u>1 593</u>	<u>1 508</u>	<u>1 226</u>	<u>64</u>	<u>4,0</u>
<b>Total</b>	<b>6 952</b>	<b>6 835</b>	<b>6 416</b>	<b>5 386</b>	<b>118</b>	<b>1,7</b>



## SERVICES CORPORATIFS

	Budget 2010	Budget 2009	Prévision 2009	Réel 2008	Budget 2010 vs 2009 Écart	Budget 2010 vs 2009 Écart %
<b>Heures régulières (en milliers d'heures)</b>						
Gestionnaires	19	21	18	16	(2)	(8,5)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	35	31	29	22	5	15,4
Professionnels syndiqués	13	13	12	12		
Employés de bureau syndiqués	36	37	35	33	(1)	(3,1)
<b>Total</b>	<b>103</b>	<b>101</b>	<b>95</b>	<b>84</b>	<b>2</b>	<b>2,1</b>
<b>Heures supplémentaires (en heures)</b>						
Employés de bureau syndiqués	35	35	35	400		
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>400</b>		
<b>Effectif (en années-personnes)</b>						
Gestionnaires	9	10	9	8	(1)	(10,0)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	17	15	14	10	2	13,4
Professionnels syndiqués	7	7	7	7		
Employés de bureau syndiqués	20	21	20	18	(1)	(4,9)
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>49</b>	<b>43</b>		





# Budget 2010



## **Perspectives financières en matière d'investissement**

- S Sommaire du Programme triennal d'immobilisations 2010 – 2011 - 2012
- S Financement des investissements
- S Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette



## SOMMAIRE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012

Le Programme triennal d'immobilisations 2010 – 2011 - 2012 présente les prévisions des dépenses d'investissement. Ce sont près de 2,1 milliards de dollars qui seront investis principalement dans le maintien et le remplacement des actifs de la STM ainsi que dans l'amélioration des services offerts à la clientèle.

Les investissements se répartissent sur plus de 97 projets. Toutefois, sept projets constituent plus de 90 % des investissements.

### PROJETS

(en milliers de dollars)	2010	2011	2012	Total
Remplacement des voitures de métro	322 000	154 000	130 000	606 000
Programme Réno-Systèmes	166 632	142 000	142 100	450 732
Acquisition de bus	202 971	194 559	5 481	403 011
Programme d'infrastructure au Réseau des bus	48 367	53 001	77 194	178 562
Programme de rénovation des stations	31 134	33 701	60 000	124 835
Remplacement des systèmes d'exploitation (SAEIV)	7 455	7 818	37 711	52 984
Mesures préférentielles pour bus	16 820	17 139	15 760	49 719
	<u>795 378</u>	<u>602 218</u>	<u>468 247</u>	<u>1 865 843</u>
Autres projets	<u>72 091</u>	<u>82 137</u>	<u>63 297</u>	<u>217 526</u>
Total	867 469	684 355	531 544	2 083 369

### DESCRIPTION DES PROGRAMMES

- Remplacement des voitures de métro (606 millions de dollars) : ce projet vise le remplacement des voitures de métro MR-63. De plus, ces investissements incluent les sommes requises pour mettre à niveau les infrastructures et les équipements fixes affectés par la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro.
- Programme Réno-Systèmes (450,7 millions de dollars) : ce programme vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation. Les objectifs visés sont l'amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro. De plus, certaines initiatives permettront d'améliorer la communication à la clientèle, le sentiment de sécurité, le temps d'intervention en cas de panne des équipements ainsi que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- Acquisition de 664 bus, dont 175 articulés (403 millions de dollars) : la venue des bus articulés permettra de hausser l'offre de service sur plusieurs axes de transport possédant un potentiel de croissance intéressant. De plus, au cours de cette période, 96 bus seront ajoutés au parc actuel afin d'augmenter l'offre de service globale, telle que requis par le PAGASTC. Finalement, avec l'accord du MTQ, la Société remplacera, de 2010 à 2012, quelques 370 bus à plancher surbaissé de première génération ayant un manque chronique de fiabilité.

- Programme d'infrastructure au Réseau des bus (178,6 millions de dollars) : ce projet consiste à ajouter un centre de transport pour bus afin d'avoir les installations requises pour recevoir les ajouts de bus et le personnel prévus dans le PAGASTC et dans le Plan d'affaires 2007 – 2011. Le nouveau centre de transport, qui devrait être en service pour 2012, aura une capacité de 300 bus, soit 200 bus conventionnels de 40 pi. et 100 bus articulés de 60 pi. Ce centre additionnel permettra d'améliorer la répartition des bus sur le réseau, d'assurer la capacité globale pour exploiter le parc de bus et de gérer des centres d'une capacité jugée plus adéquate. La STM procèdera également à la réfection du Centre de transport Frontenac.
- Programme de rénovation des stations (124,8 millions de dollars) : ce programme inclut les projets Réno-Stations, Réfection de la station Berri-UQAM et Réno-Infrastructures. Le programme de rénovation des stations vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle et la performance financière et opérationnelle de la STM. Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont de maintenir l'intégrité des bâtiments, d'améliorer l'accessibilité et le sentiment de sécurité de la clientèle et de lisser et optimiser les investissements dans le temps, le tout en minimisant les inconvénients pour la clientèle.
- Remplacement des systèmes d'exploitation du Réseau des bus (53 millions de dollars) : ce projet consiste à implanter un système de communication et un produit intégré où la répartition des communications, la régulation du service et l'information à la clientèle font appel à un SAEIV.
- Programme de mesures préférentielles pour bus (49,7 millions de dollars) : le Plan de développement du réseau identifie clairement la nécessité d'améliorer les temps de déplacements de la clientèle. L'efficacité du transport collectif par bus dépend des conditions de circulation générales. Ainsi, pour augmenter l'achalandage et pour permettre au transport collectif de mieux se positionner par rapport à l'automobile, il est important de lui accorder des avantages marqués par le biais de mesures préférentielles. Parmi ces mesures, on retrouve la mise en place de voies réservées, une amélioration de la signalisation, une amélioration des feux de circulation, la mise en place d'un système de détection des bus et la géométrie et le marquage de la chaussée.

## FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Les dépenses du Programme triennal d'immobilisations 2010 – 2011 – 2012 sont financées en grande partie par des emprunts à long terme dont la charge est imputée au budget d'exploitation.

### Analyse des subventions 2010 – 2011 – 2012

La STM investira près de 2,1 milliards de dollars. Bien que la majorité des projets soient admissibles à une subvention (le taux de subvention variant entre 50 et 100 %), la STM financera 24 % des investissements, soit un montant de 495,1 millions de dollars pour la période de 2010 à 2012. Nos partenaires financiers, soit les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'agglomération de Montréal, financeront la différence, soit 76 % des dépenses d'investissement de la Société, représentant plus de 1,6 milliard de dollars. Pour l'année 2010, il s'agit d'un financement par emprunt de 190 millions de dollars pour la Société.

### PROJETS

(en milliers de dollars)	2010	2011	2012	Total	%
<i>Financement de nos partenaires</i>					
Gouvernement provincial	495 600	378 872	349 175	1 223 647	60
Gouvernement fédéral	136 617	126 846	34 265	297 727	13
Agglomération de Montréal	30 687	28 494	7 697	66 879	3
	<u>662 904</u>	<u>534 212</u>	<u>391 137</u>	<u>1 588 253</u>	76
<i>Financement de la STM</i>					
Dépenses d'exploitation	9 448	4 939	12 479	26 866	1
Fonds de roulement	5 029	3 481	2 586	11 096	1
Financé sur emprunt	190 087	141 724	125 343	457 154	22
	<u>204 565</u>	<u>150 144</u>	<u>140 407</u>	<u>495 116</u>	24
Total	867 469	684 355	531 544	2 083 369	100
Financement au comptant	213 636	193 708	66 234	473 577	23
Emprunts non subventionnés	190 087	141 724	125 343	457 154	22
Emprunts subventionnés	463 746	348 923	339 968	1 152 637	55
Total	867 469	684 355	531 544	2 083 369	100

## IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE

### DETTE

(en millions de dollars)	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	2011	Projection 2012
Dettes totales	676	681	951	887	1 182	1 637	2 209	2 700
Dettes - trains de banlieue	(28)	(9)						
Dettes excluant les trains de banlieue	648	672	951	887	1 182	1 637	2 209	2 700
Portion de la dette assumée par :								
MTQ	(259)	(264)	(465)	(377)	(582)	(846)	(1 187)	(1 410)
Fonds d'amortissement	(121)	(114)	(117)	(159)	(172)	(256)	(380)	(591)
Dettes nettes	267	295	369	352	428	534	643	699

Selon les prévisions, le montant de la dette totale en circulation totalisera 1,2 milliard de dollars (avant subvention) au 31 décembre 2009.

Durant les années 2005 à 2009, la croissance annuelle moyenne de la dette totale a été de 20,6 %. Elle passera à 42,8 % pour la période de 2010 à 2012, reflétant le niveau important des investissements nécessaires au maintien des actifs de la STM.

La Société maintient d'excellentes cotes de crédit auprès des organismes Moody's (Aa2) et Standard & Poor's (A+).



## SERVICE DE LA DETTE

(en millions de dollars)	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	2011	Projection 2012
<b>Bus et métro</b>								
Service de la dette brut	95,9	95,5	105,5	131,3	143,9	185,4	240,0	300,0
Subventions	(50,9)	(50,8)	(53,6)	(75,2)	(79,2)	(109,4)	(149,7)	(196,6)
Service de la dette net	45,0	44,8	51,9	56,1	64,7	76,0	90,4	103,4
<b>Trains de banlieue</b>								
Service de la dette brut	7,5	5,7	2,0	-	-	-	-	-
Contributions régionales	(7,5)	(5,7)	(2,0)	-	-	-	-	-
Service de la dette net	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Service de la dette net</b>	<b>45,0</b>	<b>44,8</b>	<b>51,9</b>	<b>56,1</b>	<b>64,7</b>	<b>76,0</b>	<b>90,4</b>	<b>103,4</b>

Au cours des années 2005 à 2007, le service de la dette brut lié aux trains de banlieue était compensé par des contributions régionales.

En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette devrait se situer à 143,9 millions de dollars en 2009 pour atteindre 300 millions de dollars en 2012. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 36,2 % par rapport à 9,8 % pour la période de 2005 à 2009. Cette augmentation est toutefois atténuée par la venue de nouveaux programmes de subventions au comptant. Ces programmes remboursent à la STM certaines dépenses d'investissement admissibles, ce qui évite d'avoir recours à l'endettement pour financer ces actifs.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 53,9 % pour la période de 2005 à 2009 à 62,3 % pour la période 2010 à 2012.

En 2010, le service de la dette net sera de 76 millions de dollars et représente 7,26 % des dépenses d'exploitation nettes, bien en deçà de la limite de 16 % que la Société s'est fixée en vertu d'un balisage effectué auprès de divers organismes comparables.



# Budget 2010

## Indicateurs de performance

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



## INTRODUCTION

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation financière de la STM pour la période 2001 à 2010. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 2001. La présentation de ces informations en dollars constants permet d'évaluer l'évolution réelle de la situation par l'élimination des effets de l'inflation.

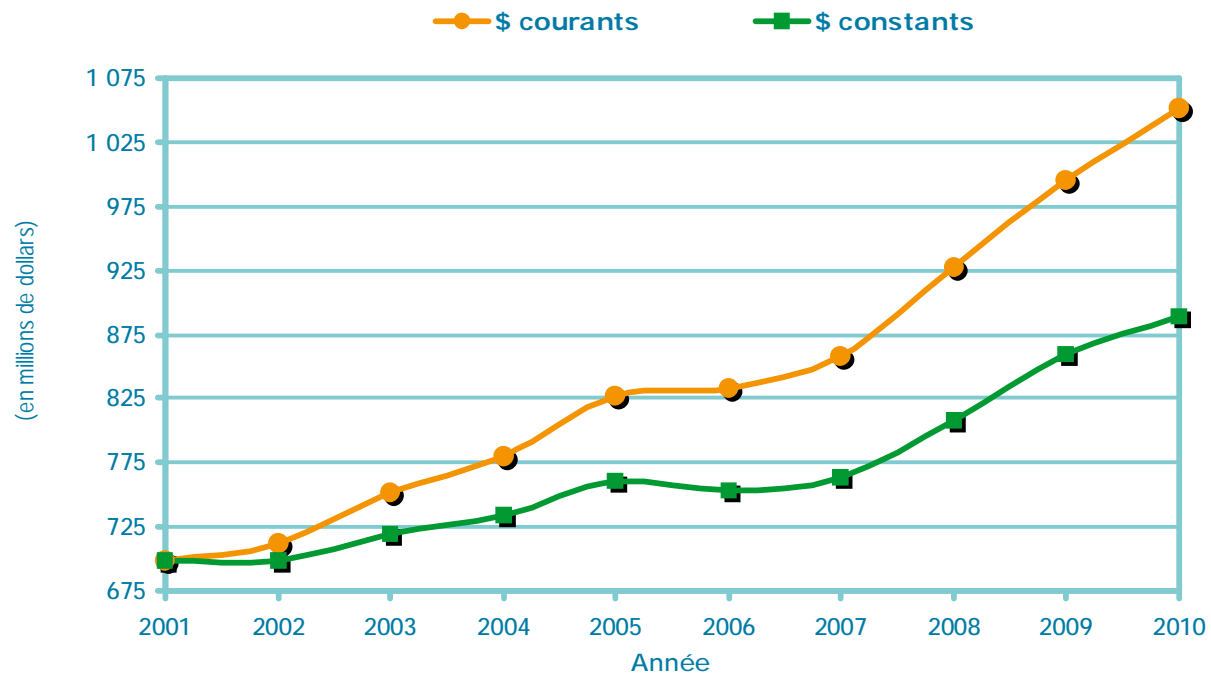
Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la région de Montréal. L'indice, pour la période 2001 à 2010, est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2009 et 2010 sont des prévisions.

IPC Montréal	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Prévision 2010
	1,000	1,020	1,044	1,064	1,088	1,107	1,124	1,147	1,158	1,181
Variation en %		2,02	2,38	1,94	2,24	1,78	1,57	2,09	1,00	2,00

Source : Statistique Canada pour les années 2001 à 2008.

## REVENUS TOTAUX

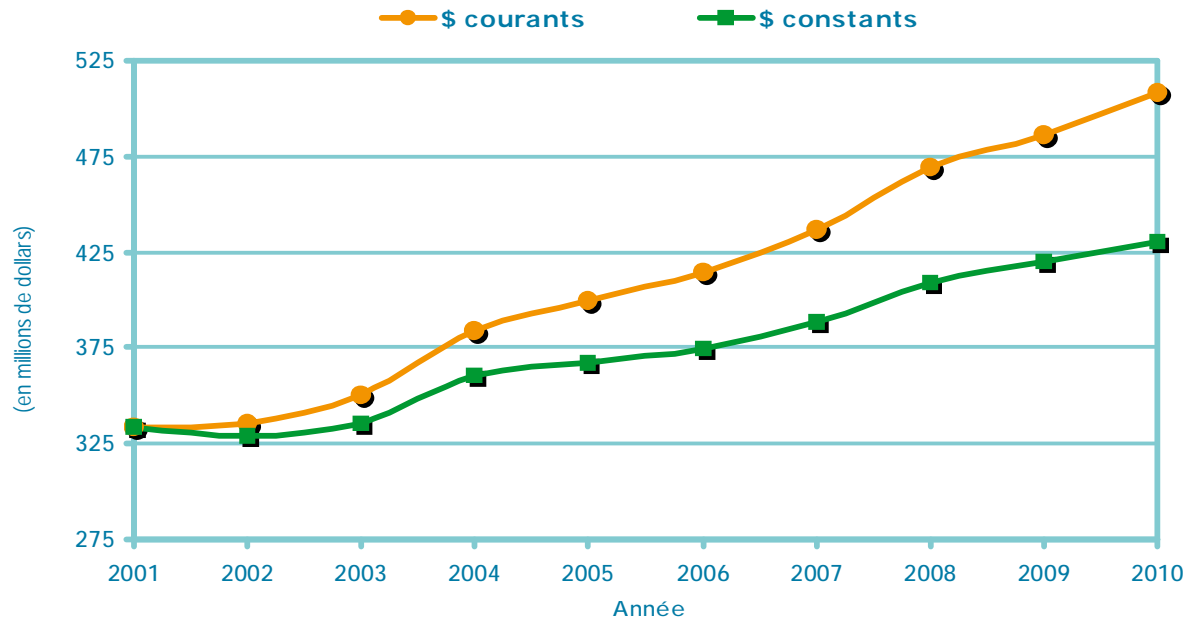
(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	698,7	712,0	751,5	780,5	827,5	833,2	858,7	927,2	995,9	1 050,7	50,4 %
\$ constants	698,7	698,0	719,8	733,6	760,5	752,7	764,0	808,4	860,0	889,6	27,3 %



Note : Les revenus totaux excluent les nouvelles sources de revenus et le surplus reporté. La prévision 2009 comprend une contribution municipale spéciale.

## REVENUS D'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO

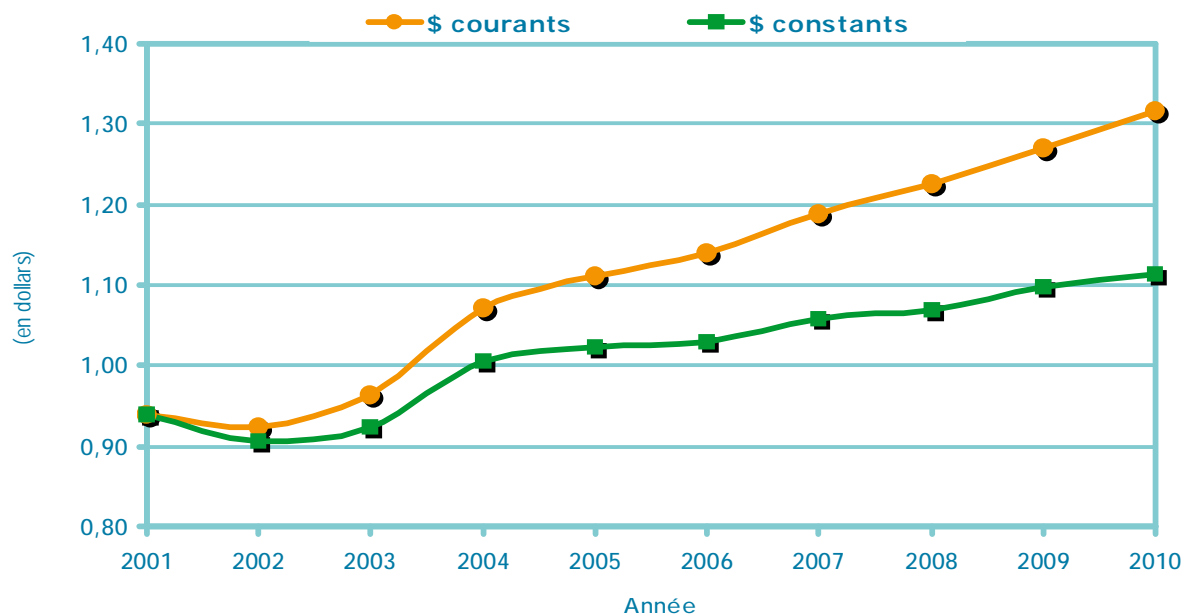
(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	333,4	335,3	350,2	383,6	399,4	414,5	437,0	468,8	486,1	508,4	52,5 %
\$ constants	333,4	328,7	335,4	360,6	367,1	374,4	388,8	408,7	419,8	430,4	29,1 %



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

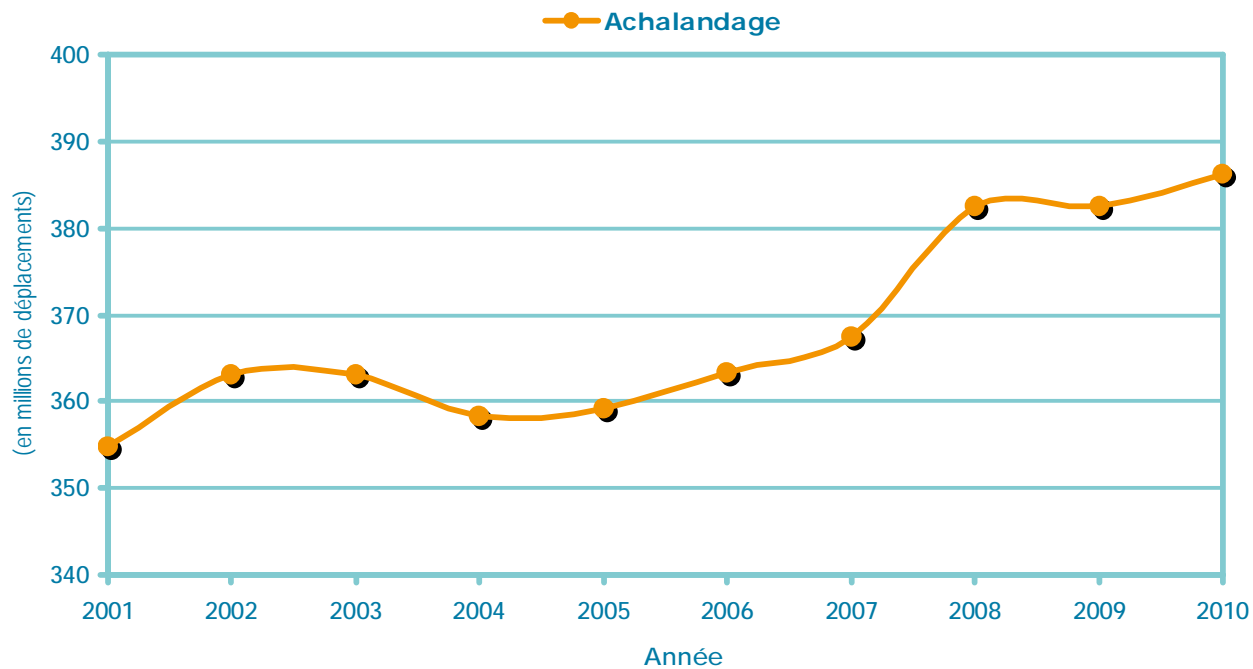
## REVENUS D'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	0,94	0,92	0,96	1,07	1,11	1,14	1,19	1,23	1,27	1,32	40,0 %
\$ constants	0,94	0,91	0,92	1,01	1,02	1,03	1,06	1,07	1,10	1,11	18,5 %



## ACHALANDAGE – BUS ET MÉTRO

(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
Achalandage	354,9	363,2	363,2	358,4	359,3	363,3	367,5	382,5	382,5	386,3	8,9 %

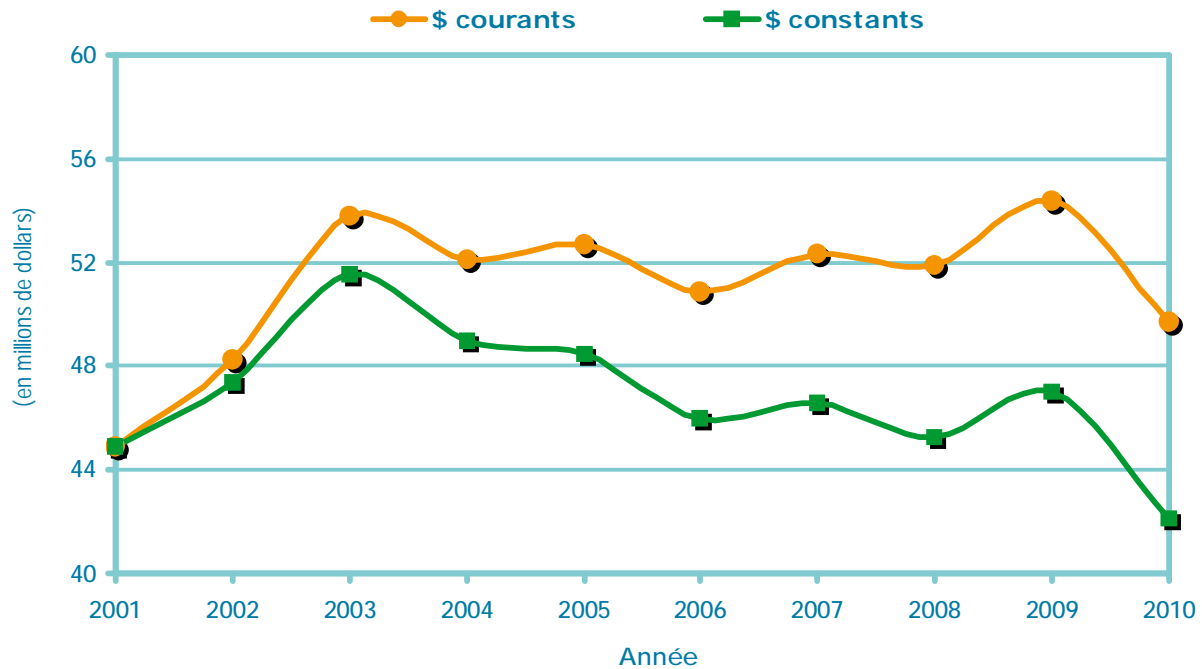


Note : Les diverses initiatives entreprises pour améliorer le service depuis 2006 se traduisent par une hausse de l'achalandage.



## AIDE MÉTROPOLITAINE – BUS ET MÉTRO

(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	44,9	48,3	53,8	52,1	52,7	50,9	52,4	51,9	54,4	49,7	10,7 %
\$ constants	44,9	47,3	51,5	49,0	48,4	46,0	46,6	45,3	47,0	42,1	-6,2 %



Note : Impact de la nouvelle répartition des aides adoptée par le conseil d'administration de l'AMT pour le budget 2010.

## TAUX D'AUTOFINANCEMENT DES DÉPENSES D'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO

(en pourcentage)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
Taux	60,10	58,21	56,65	60,31	60,25	60,82	61,57	60,21	57,55	56,20	-6,5 %

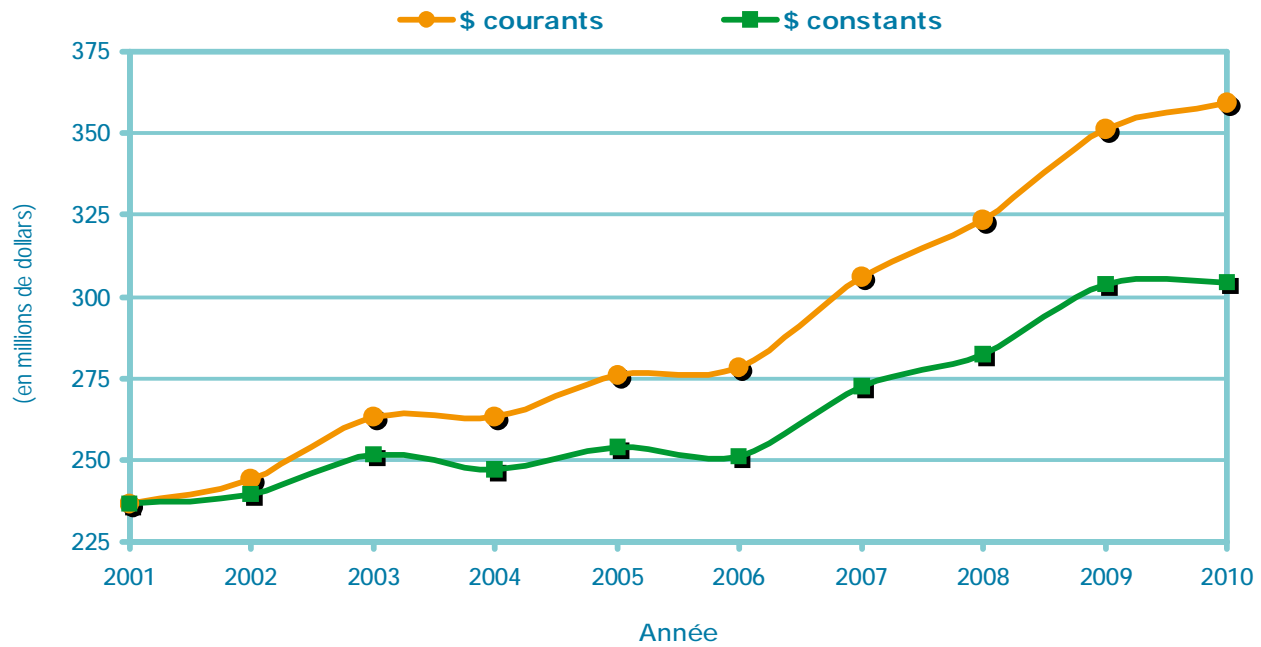


Note : Pour la période 2000 à 2002, la Société a bénéficié d'un congé de contribution d'environ 30 millions de dollars par année, aux régimes de retraite offerts à ses employés. La baisse en 2002 est attribuable, en grande partie, à l'introduction de la carte Privilège permettant aux étudiants de 18 à 25 ans d'acheter une CAM à tarif réduit.

Pour la période couverte de 2001 à 2010, les revenus d'exploitation ont augmenté de 52,5 % tandis que les dépenses grimpaient de 63 %. Ceci s'explique par la hausse des coûts liés à l'amélioration du service.

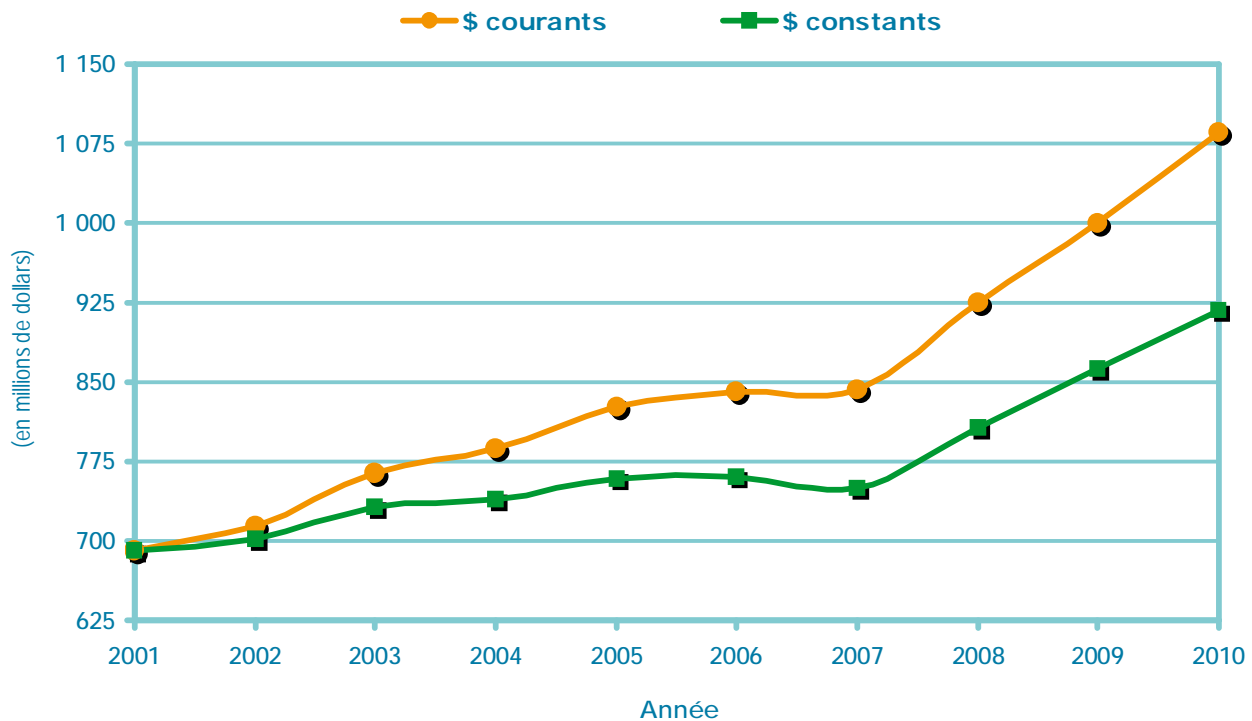
## CONTRIBUTION MUNICIPALE

(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	236,6	244,1	263,0	263,0	276,2	278,0	306,0	323,7	351,5	359,4	51,9 %
\$ constants	236,6	239,3	251,9	247,2	253,9	251,1	272,3	282,2	303,5	304,3	28,6 %



## DÉPENSES TOTALES

(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	691,9	715,1	764,0	787,1	826,5	841,5	843,5	925,0	999,7	1 084,9	56,8 %
\$ constants	691,9	701,1	731,8	739,8	759,6	760,2	750,5	806,4	863,3	918,5	32,7 %

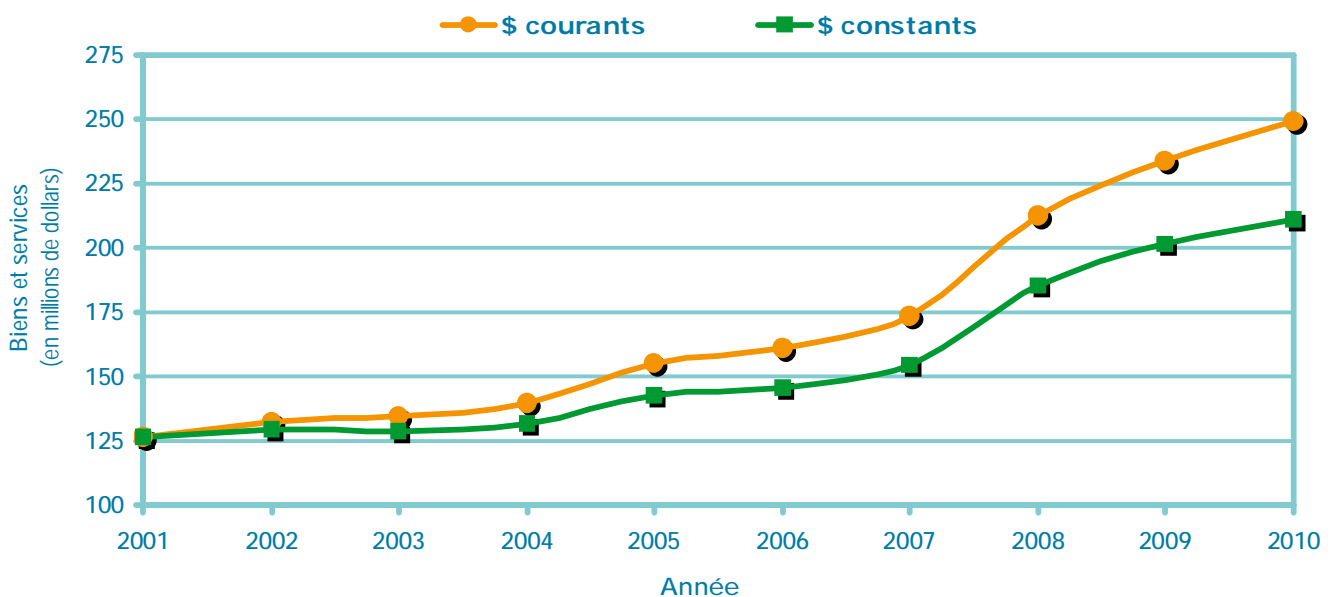
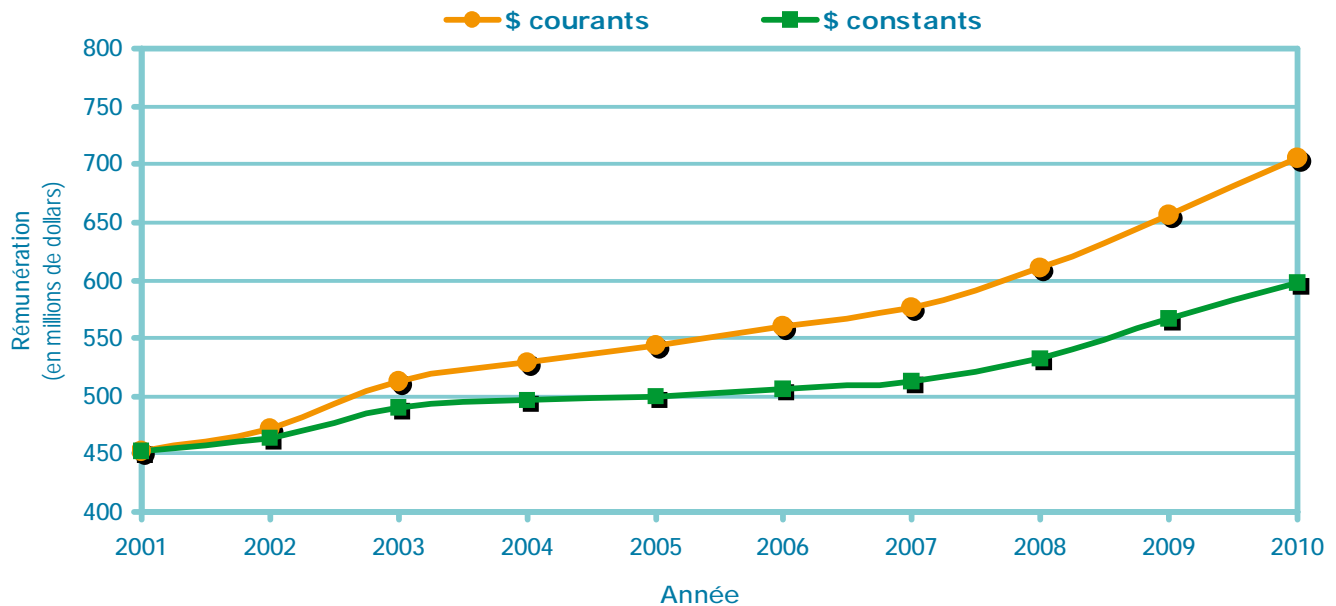


Note : Les dépenses totales excluent les dépenses imprévues et le déficit reporté. Pour la période de 2000 à 2002 inclusivement, la Société a bénéficié d'un congé de contribution, d'environ 30 millions de dollars par année, aux régimes de retraite offerts à ses employés.

Pour la période de 2007 à 2010, les dépenses ont augmenté suite à la hausse de l'offre de service et à l'amélioration du service à la clientèle.

## DÉPENSES TOTALES DE RÉMUNÉRATION ET DE BIENS ET SERVICES

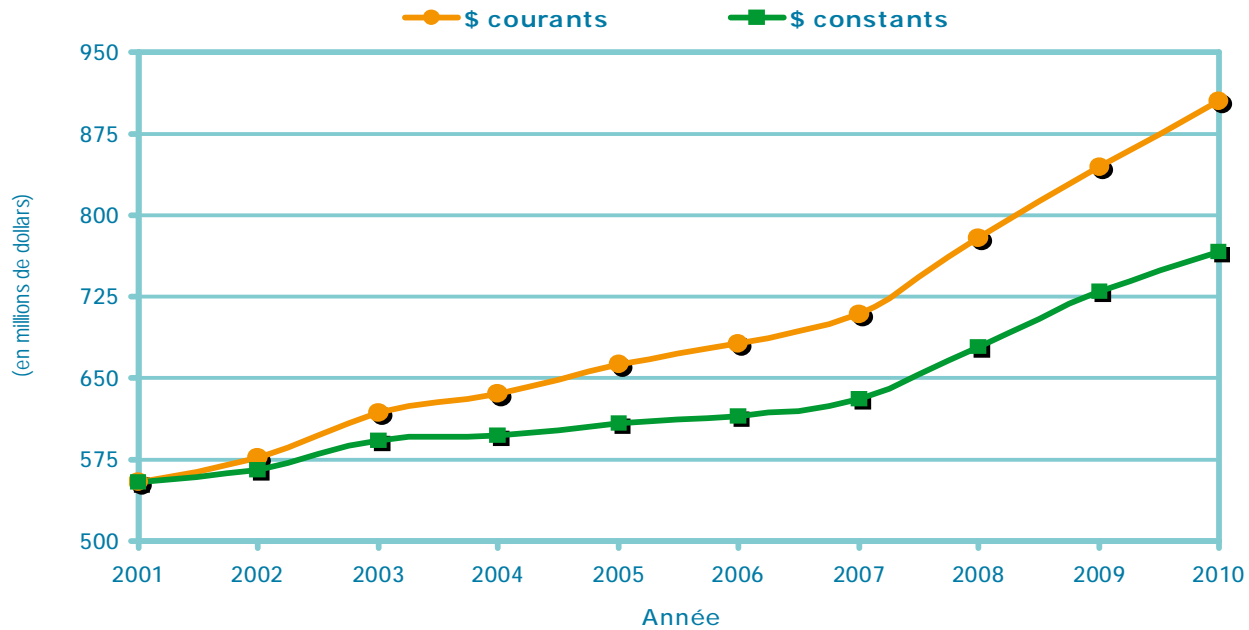
(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
Dépenses totales de rémunération											
\$ courants	452,4	472,3	512,0	528,2	544,3	559,6	577,0	610,0	655,6	705,3	55,9 %
\$ constants	452,4	463,0	490,4	496,4	500,3	505,5	513,4	531,8	566,1	597,1	32,0 %
Dépenses totales en biens et services											
\$ courants	126,3	132,1	134,6	139,8	154,9	161,4	173,8	212,6	233,7	249,0	97,1 %
\$ constants	126,3	129,5	128,9	131,4	142,4	145,8	154,6	185,4	201,8	210,8	66,8 %



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

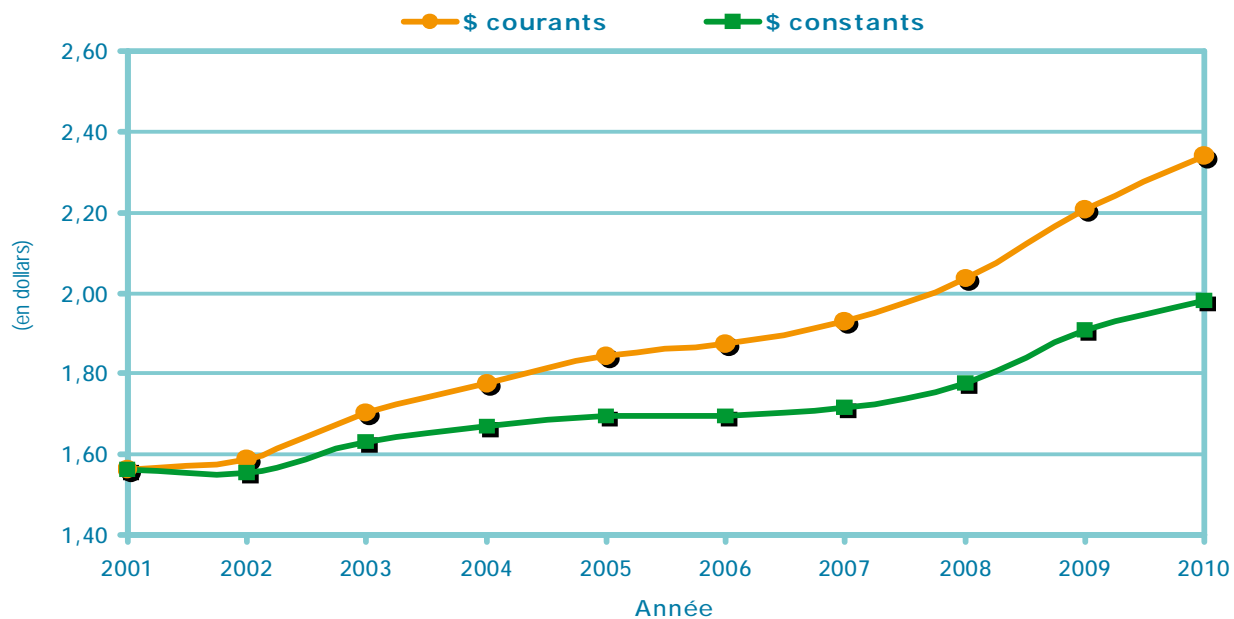
## DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO

(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	554,8	576,0	618,1	636,1	662,9	681,4	709,7	778,6	844,6	904,6	63,1 %
\$ constants	554,8	564,7	592,0	597,8	609,3	615,6	631,4	678,8	729,4	765,9	38,1 %



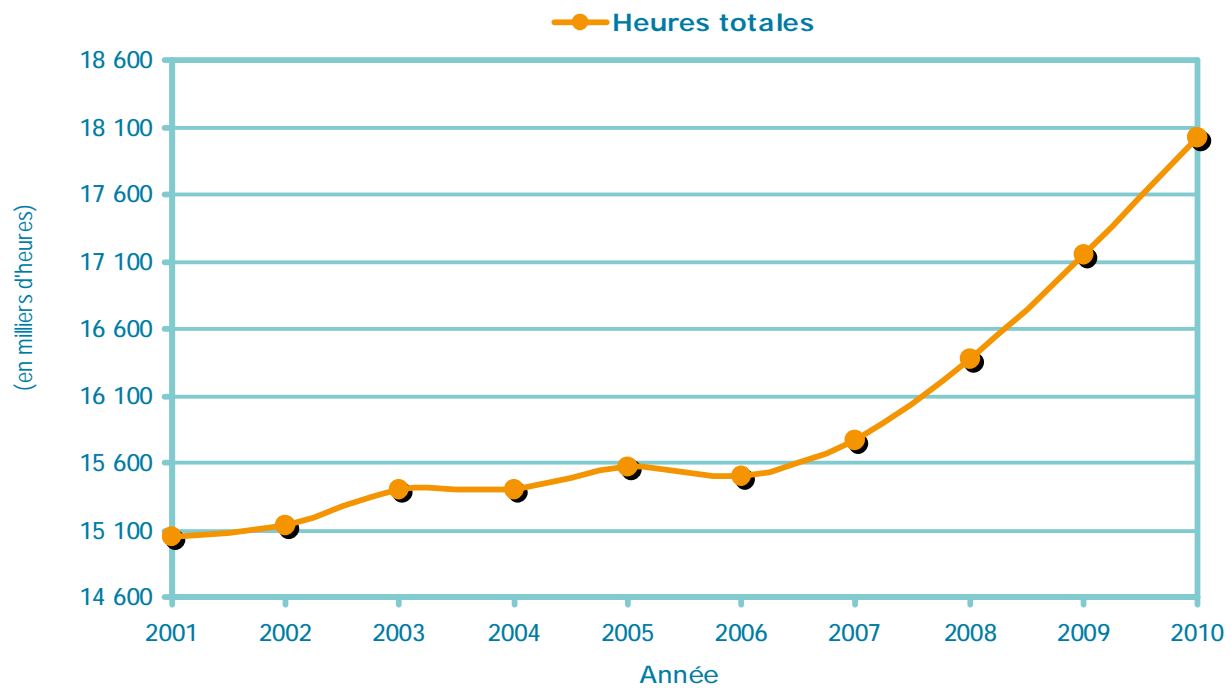
## DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	1,56	1,59	1,70	1,77	1,84	1,88	1,93	2,04	2,21	2,34	49,8 %
\$ constants	1,56	1,55	1,63	1,67	1,70	1,69	1,72	1,77	1,91	1,98	26,8 %



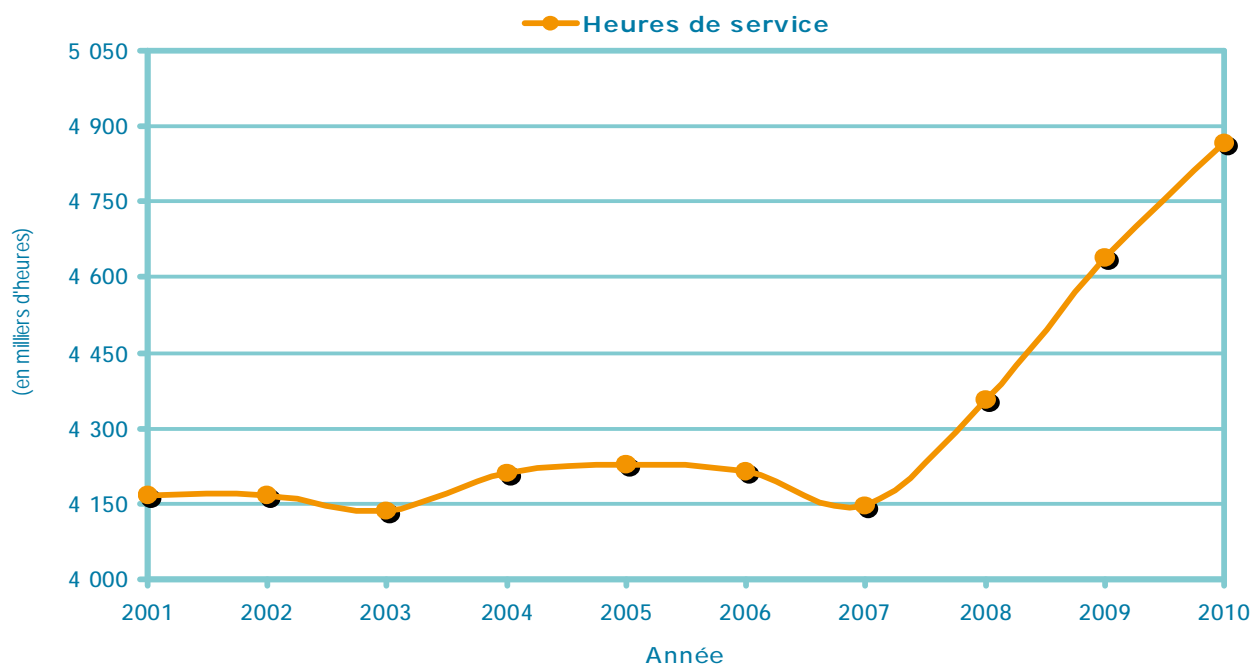
## HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES

(en milliers)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
Heures régulières	14 340	14 376	14 536	14 434	14 568	14 412	14 622	15 097	16 143	17 135	19,5 %
Heures supplémentaires	709	759	867	972	1 005	1 083	1 149	1 273	1 005	892	25,9 %
Heures totales	15 049	15 135	15 403	15 406	15 573	15 495	15 770	16 370	17 149	18 027	19,8 %



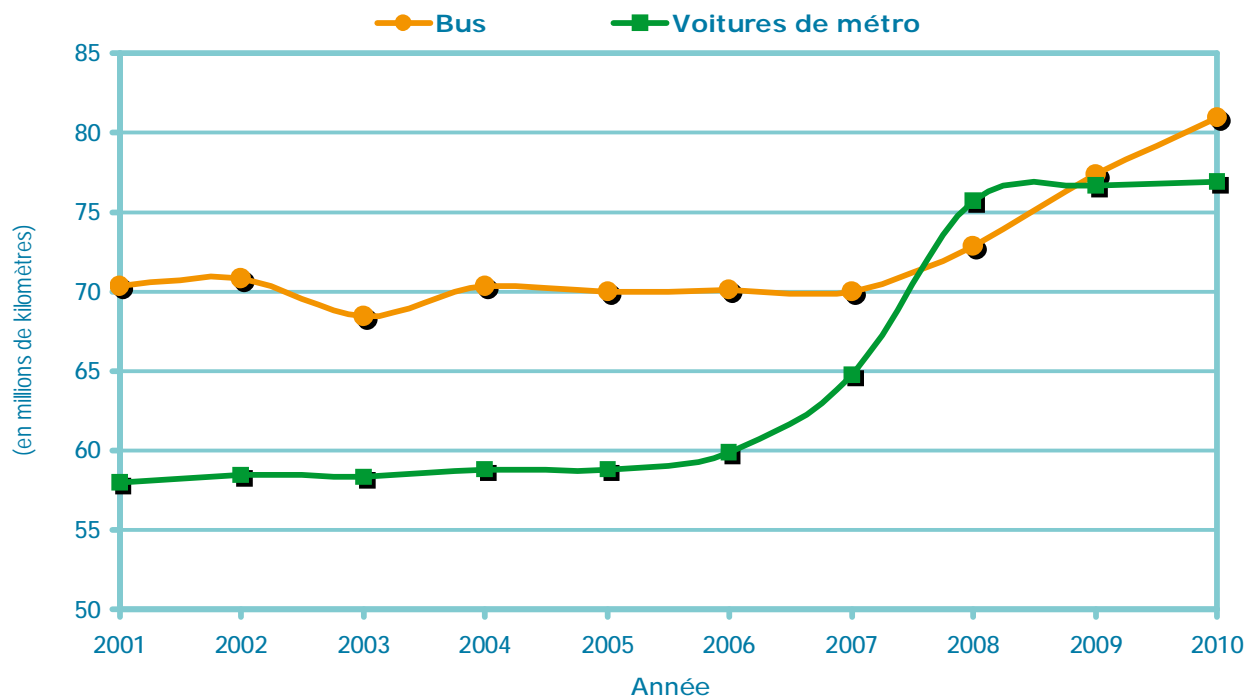
## HEURES DE SERVICE – BUS

(en milliers)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
Heures de service	4 165,0	4 166,0	4 135,4	4 210,4	4 226,7	4 214,7	4 147,0	4 357,6	4 637,7	4 868,1	16,9 %



## KILOMÈTRES PARCOURUS – BUS ET VOITURES DE MÉTRO

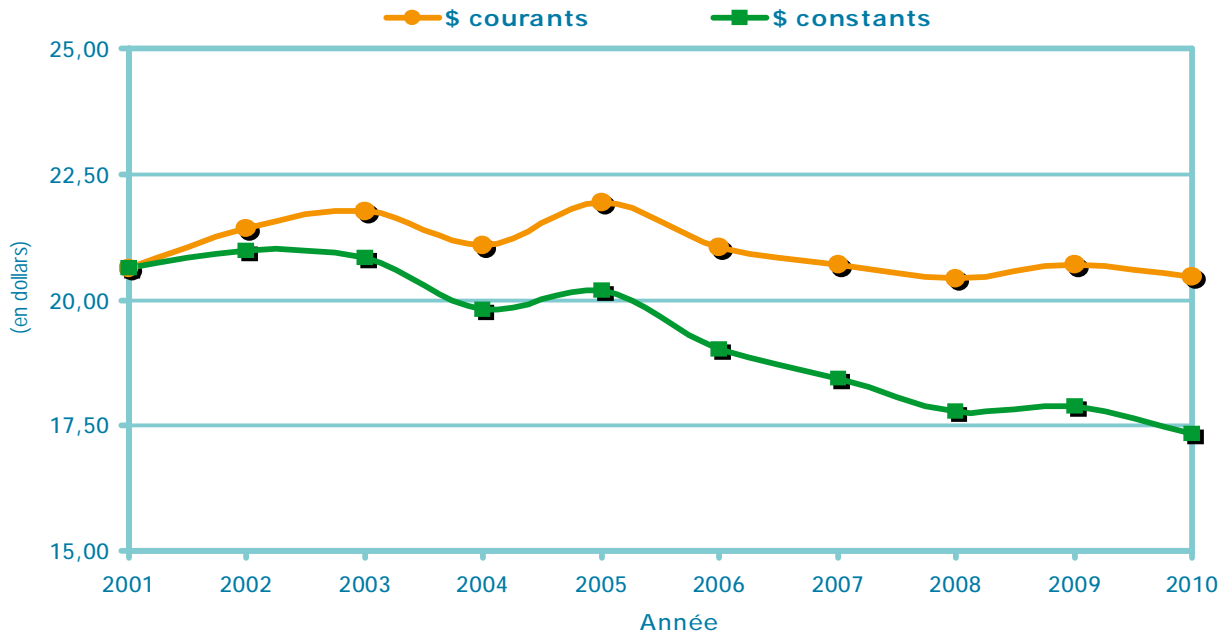
(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
Bus	70,4	70,8	68,5	70,3	70,0	70,1	70,0	72,8	77,4	81,0	15,1 %
Voitures de métro	58,0	58,5	58,4	58,8	58,8	59,8	64,8	75,7	76,6	76,9	32,6 %





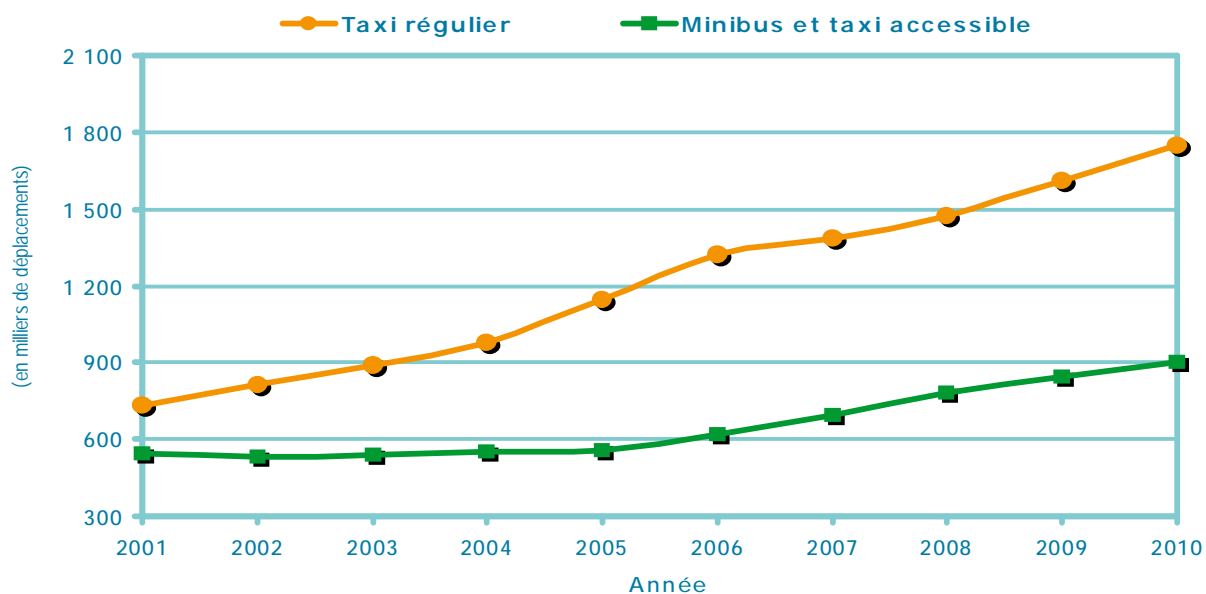
## DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT ADAPTÉ PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	20,62	21,41	21,77	21,09	21,95	21,06	20,70	20,41	20,71	20,48	-0,7 %
\$ constants	20,62	20,99	20,85	19,82	20,18	19,02	18,42	17,80	17,88	17,34	-15,9 %



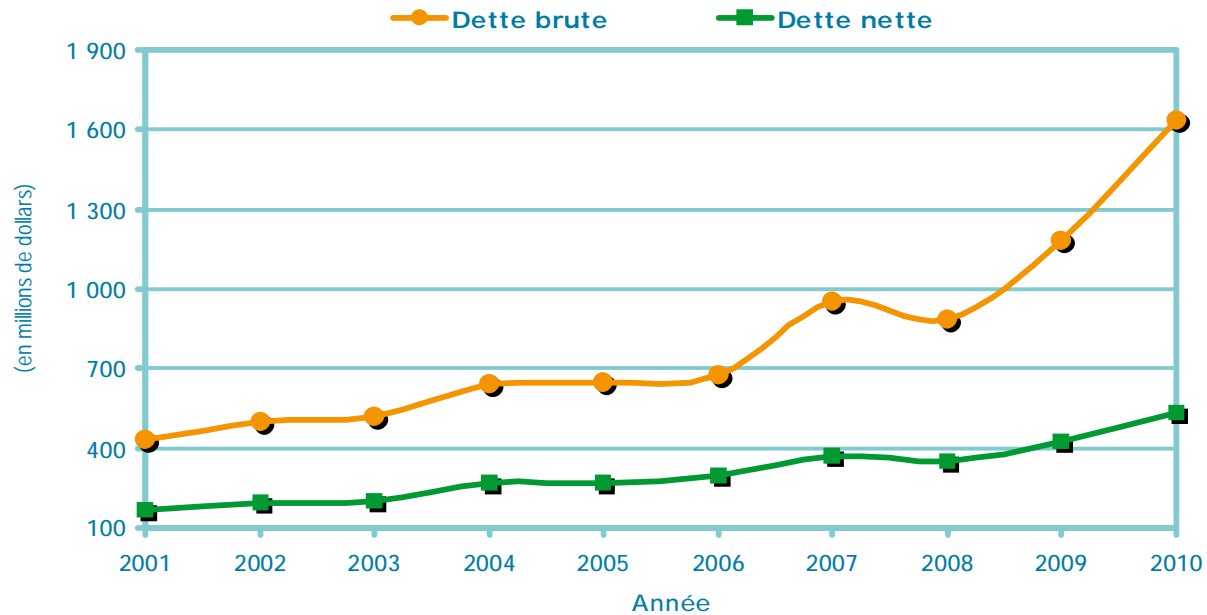
## DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXI – TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
Minibus	465	463	450	451	397	403	392	400	415	442	-4,9 %
Taxi régulier	732	815	892	975	1 144	1 322	1 385	1 475	1 608	1 750	139,1 %
Taxi accessible	82	72	89	97	158	215	300	382	430	458	458,4 %
Total	1 279	1 350	1 431	1 524	1 699	1 941	2 077	2 257	2 453	2 650	107,2 %



## DETTE BRUTE ET NETTE DE LA STM

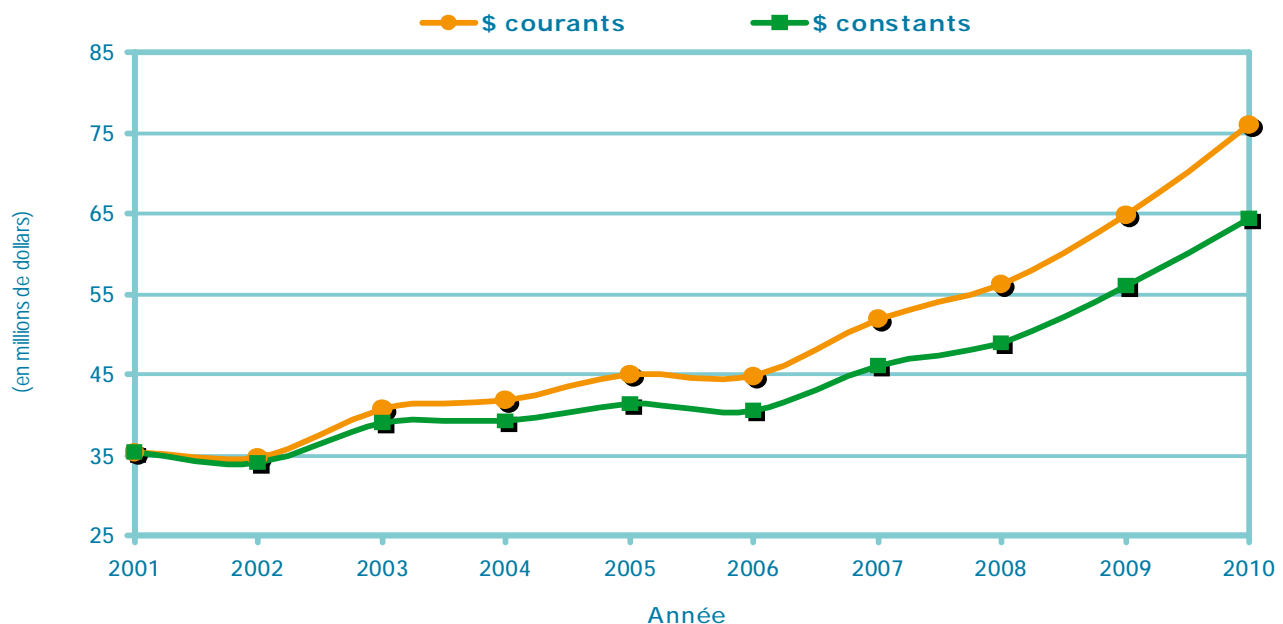
(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
Dette brute	432,0	496,0	519,9	642,4	647,6	672,5	951,2	887,3	1 181,8	1 637,2	279,0 %
Dette nette	164,9	192,6	200,1	266,4	267,5	295,3	369,3	351,1	427,5	534,0	223,9 %



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

## SERVICE DE LA DETTE NET – BUS ET MÉTRO

(en millions)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
\$ courants	35,3	34,7	40,8	41,8	45,0	44,8	51,9	56,1	64,7	76,0	115,4 %
\$ constants	35,3	34,0	39,1	39,3	41,4	40,4	46,2	48,9	55,9	64,3	82,4 %



# Budget 2010

## Annexe

- S Principales pratiques budgétaires
- S Activités de fonctionnement à des fins fiscales
- S Analyse des affectations
- S Pratiques de gestion financière
- S Définition des types de revenus
- S Définition des types de dépenses
- S Titres de transport – Tarifs ordinaires et réduits
- S Vente de titres
- S Grille tarifaire – Villes nord-américaines
- S Index des sigles, acronymes et autres abréviations



## PRINCIPALES PRATIQUES BUDGÉTAIRES

La STM est assujettie aux normes comptables du secteur public de l'ICCA. En vertu de ces normes, les états financiers sont préparés selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

La Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q.S - 30.01), en vertu de laquelle la STM est constituée, exige qu'elle produise également des états financiers et son budget conformément aux normes du Ministère des affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire. Ces états financiers diffèrent de ceux préparés en conformité avec les normes comptables du Manuel de l'ICCA du secteur public en ce qui concerne, entre autres, le traitement comptable des immobilisations, de la dette à long terme et des avantages sociaux futurs (régimes de retraite).

Ainsi, l'état des activités de fonctionnement à des fins fiscales préparé selon les normes comptables du secteur public est redressé afin, entre autres, de remplacer l'amortissement des immobilisations par le remboursement en capital de la dette à long terme et de virer au montant à pourvoir dans le futur certaines cotisations d'équilibre aux caisses de retraite exigées par les évaluations actuarielles pour fins comptables. Le résultat obtenu suite à ces redressements est présenté à l'état de fonctionnement à des fins fiscales. Le budget 2010 de la Société est préparé à l'aide des mêmes normes que celles utilisées pour la préparation de l'état des activités de fonctionnement à des fins fiscales, tel que présenté à la page 94. Seul le mode de présentation utilisé pour préparer le budget de la page 6 diffère de celui utilisé à la page 94.

La base budgétaire de la Société est donc comparable à la base comptable. Elle comprend et s'appuie sur les principes comptables suivants :

### Périmètre comptable

Les données budgétaires sont présentées sur une base consolidée. Elles comprennent les prévisions budgétaires de tous les organismes qui sont sous le contrôle de la Société. Les opérations et les soldes inter-organismes sont éliminés lors de la consolidation.

### Méthode de comptabilité

La comptabilisation des transactions aux livres comptables de la Société s'effectue selon la méthode de la comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les revenus et les dépenses sont constatés dans l'exercice financier auquel ils se rapportent.

### Conversion des devises

La Société utilise la méthode temporelle pour la conversion de ses comptes exprimés en monnaies étrangères.

Les produits et les charges résultant d'opérations conclues en devises sont convertis en dollars canadiens au cours, en vigueur et à la date des transactions. Les gains et les pertes de change sont inclus dans le résultat net de l'exercice. Les éléments d'actifs et de passifs monétaires sont convertis au taux de change en vigueur à la date du bilan.

### Instruments financiers dérivés

La Société conclut périodiquement des contrats de swap de taux de change et d'intérêt ainsi que des contrats de swap sur marchandises, avec d'importantes institutions financières, pour se protéger en partie des fluctuations de taux de change, d'intérêt et du prix de certains achats. La Société n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

Dans le cadre de la gestion de ses risques de taux de change et d'intérêt sur la dette à long terme, la Société documente en bonne et due forme son objectif et sa stratégie de gestion des risques sur lesquels reposent ses activités de couverture ainsi que les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts. Ce processus consiste à rattacher ces instruments financiers dérivés à des actifs et passifs spécifiques, à des engagements fermes ou des opérations prévues spécifiques.

La Société utilise divers instruments dérivés en vue de transformer les flux de trésorerie d'une dette libellée en devise et comportant un taux d'intérêt variable, en flux de trésorerie d'une dette à taux fixe libellée en dollars canadiens créant ainsi un instrument synthétique. La comptabilité des instruments synthétiques est utilisée pour rendre compte des actifs et des passifs constituant l'instrument synthétique, par conséquent la Société comptabilise ceux-ci comme s'il s'agissait de la dette que l'on cherche à reproduire.

La Société utilise périodiquement des contrats de swap sur marchandises pour se couvrir des fluctuations du prix de certains achats prévus. Les gains et pertes qui y sont reliés sont constatés dans l'état des résultats au cours de la période ou ils sont réalisés et sont présentés avec la dépense relative à l'élément couvert.

#### Avantages sociaux futurs

L'évaluation actuarielle des obligations au titre des prestations constituées relatives aux prestations de retraite et aux avantages complémentaires de retraite est fondée sur la méthode de répartition des prestations au prorata des services (qui incorpore la meilleure estimation de la direction concernant l'évolution future des niveaux de salaire, la croissance d'autres coûts, l'âge de départ à la retraite des salariés, le rendement des actifs et d'autres facteurs actuariels).

Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.

Le coût des services passés découlant des modifications apportées aux régimes est reporté et amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activités des salariés actifs à la date des modifications.

Les gains actuariels (pertes actuarielles) résultent de l'écart entre le rendement à long terme réel des actifs du régime au cours d'une période et le rendement prévu pendant cette période, ou des modifications apportées aux hypothèses actuarielles utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées. L'excédent du gain actuariel cumulé net (de la perte actuarielle cumulée nette) sur 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées ou sur 10 % de la juste valeur des actifs du régime, si ce dernier montant est plus élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activités des salariés actifs. La durée résiduelle moyenne d'activités des salariés actifs couverts par les régimes de retraite s'étend de 6 à 16 ans selon les régimes. La durée résiduelle moyenne d'activités des salariés actifs couverts par les régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 12,6 années pour les avantages sociaux complémentaires de retraite et de 5,2 années pour les avantages postérieurs à l'emploi.

#### Constatation des produits

Les revenus tirés du transport des voyageurs sont constatés au moment où les paiements en espèces ont lieu ou lorsque les passages (1, 6 ou 10 passages) sont utilisés par la clientèle. Pour ce qui est des titres hebdomadaires ou mensuels, les revenus sont constatés dans la période où ces titres sont valides.

Les contributions et subventions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides gouvernementales ou municipales sont remplies. Les autres revenus comprennent essentiellement des redevances de publicité, des revenus de location ainsi que des revenus de placement du fonds d'amortissement qui serviront au remboursement de la dette à long terme. Ils sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

## ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

(en milliers de dollars)

### Revenus

Revenus de sources locales	511 193
Quote-part de l'agglomération de Montréal	359 400
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	180 144
Revenus de placement	8 256
Nouvelles sources de revenus	40 000
	<u>1 098 993</u>

### Charges

Transport	1 081 102
Frais de financement	81 936
	<u>1 163 038</u>

Déficit de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales (64 045)

### Conciliation à des fins fiscales

Amortissement des immobilisations 121 824

### Financement

Remboursement de la dette à long terme	(32 127)
Subventions sur la dette à long terme et la contribution au fonds d'amortissement	65 856
	<u>33 729</u>

### Affectations

Activités d'investissement	(5 029)
Fonds d'amortissement	(84 128)
Fonds de roulement	(851)
Montants à pourvoir dans le futur	(1 500)
	<u>(91 508)</u>

**Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales** 0

La présentation des activités de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales de la STM est préparée selon les principes comptables généralement reconnus du Canada pour les entreprises du secteur public. Suite à cela, les allègements fiscaux sont ajoutés pour obtenir un déficit de fonctionnement à des fins fiscales conformes au MAMROT.

## ANALYSE DES AFFECTATIONS

Au cours de l'exercice 2010, la STM compte contribuer à ses différents fonds au moyen des affectations suivantes :

Fonds d'amortissement	84 128 000
Fonds de roulement	851 000
Montants à pouvoir dans le futur	1 500 000

Les principaux fonds de la STM sont définis ci-après :

**Fonds de roulement :** Le fonds de roulement, dont la limite a été établie à sept millions de dollars, sert à l'acquisition de dépenses en immobilisations. Les sommes devront être remboursées sur une période maximale de cinq ans. Il représente la partie du capital non engagé.

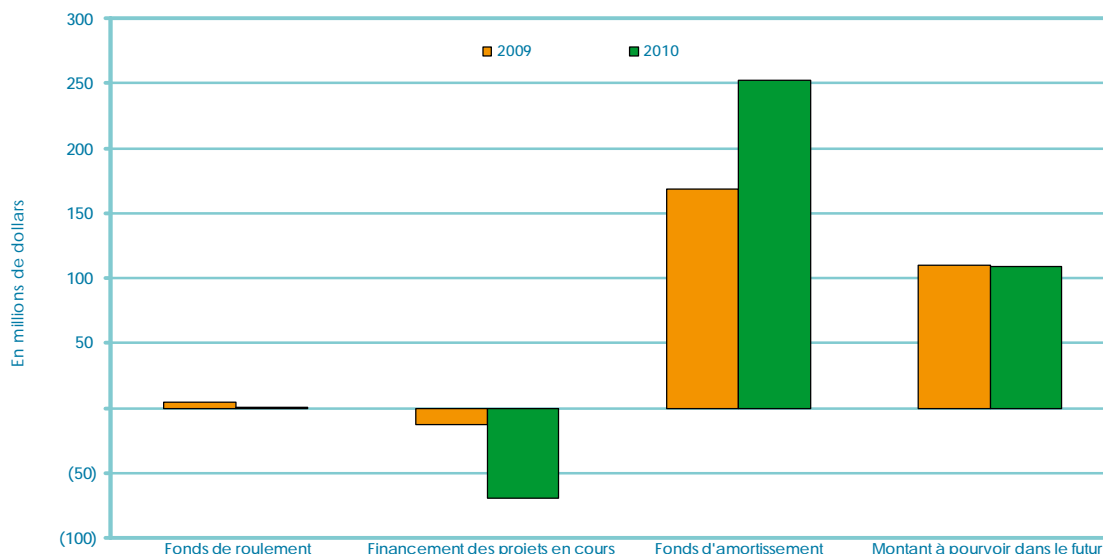
**Financement des projets en cours :** Le fonds correspond à l'excédent du financement permanent réalisé sur les dépenses en investissement des projets.

**Fonds d'amortissement :** Ce fonds sert à accumuler les sommes pour rembourser certaines dettes à long terme. Ce poste comprend des sommes accumulées pour le rachat des dettes à long terme et les revenus d'intérêt procurés par ces sommes.

**Montant à pouvoir dans le futur :** Le montant à pouvoir dans le futur correspond à des dépenses de fonctionnement comptabilisées dans l'exercice, ou antérieurement, qui font l'objet de taxation différée. Il est créé selon un choix exercé par la Société :

- Mesures transitoires relatives au passage à la méthode de la comptabilité d'exercice au 1<sup>er</sup> janvier 2000, pour les salaires et les avantages sociaux. L'amortissement est fait sur une période maximale de 20 ans.
- Avantages sociaux futurs, pour le déficit constaté initialement au 1<sup>er</sup> janvier 2007, des régimes non capitalisés.

Le solde prévu des fonds au 31 décembre 2010, en tenant compte des affectations prévues énumérées précédemment, seront de :





## PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

### Les pratiques de gestion financière de la STM

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

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

### Gestion entourant l'équilibre budgétaire

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

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

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

### Gestion de la dette

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

Cette politique a deux volets :

- a. Limite du niveau d'endettement

La STM s'assure de respecter la cible qu'elle s'est fixée au niveau du ratio relié à l'endettement, représenté par la portion des dépenses d'exploitation dédiée au service de la dette. Cette cible se situe entre 6 % et 10 % et le seuil critique est 16 %. En 2010, ce ratio est évalué à 7,26 %.

b. Évaluation de la capacité de payer

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

Gestion entourant les investissements d'affaires

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

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

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

Gestion des immobilisations

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

Autres pratiques affectant la gestion financière

Plusieurs politiques, directives ou guides, bien qu'ils ne traitent pas directement de la gestion financière, viennent encadrer la prise de décision au sein de la STM et contribuent à la saine gestion des ressources de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs. Notons, entre autres, le code d'éthique, le guide des meilleurs pratiques en entretien des infrastructures, la politique sur la protection de l'environnement, le guide de gestion de portefeuille de projets.

De plus, une panoplie de politiques et de directives encadrent les achats de biens et services, le remboursement de dépenses, la gestion des ressources humaines, l'utilisation des biens de l'entreprise, la sécurité informatique, la gestion de l'information et la gestion salariale.

## DIRECTIVE SECTORIELLE DS FIN001

### 1.0 Objectifs

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

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

### 2.0 Normes de référence

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

### 3.0 Principes

#### 3.1. Critère de capitalisation

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

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

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

#### 3.2. Améliorations

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

#### 3.3. Regroupements d'actifs

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

#### 3.4. Exclusion

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

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

### 3.5. Cession

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

### 3.6. Présentation

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

### 3.7. Amortissement

Les immobilisations sont présentées au bilan au coût amorti.

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

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

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

### 3.8. Terrains

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

### 3.9. Location – acquisition

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

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

### 4.0 Interprétation et modalités d'application

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

### 5.0 Référence

Manuel de présentation de l'information financière municipale.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier  
Trésorière et directrice exécutive – Finances et approvisionnement

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

## DÉFINITION DES TYPES DE REVENUS

### Autres revenus d'exploitation

Revenus autonomes, tels que les revenus de publicité, participation au bénéfice net des filiales, ventes de cartes OPUS, frais de privilège pour le tarif réduit, revenus de location ou de service et autres.

### Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal

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

### Contribution municipale

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

### Contribution municipale spéciale

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

### Contributions régionales – aide métropolitaine – bus

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

### Contributions régionales – aide métropolitaine – intégration tarifaire

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

### Contributions régionales – aide métropolitaine – métro

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

### Contributions régionales – équipements métropolitains

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

### Nouvelles sources de revenus

Nouvelles sources de revenus dédiées que la STM compte obtenir suite à une entente anticipée dans le cadre des travaux du comité de travail des élus de la CMM sur la gouvernance et le financement du transport en commun métropolitain.

#### Revenus-clients – recettes métropolitaines

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

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

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

#### Revenus-clients – titres STM

Revenus provenant de la vente de titres mensuels, hebdos, 6 ou 10 passages, 1 passage en espèces, titres journaliers 1 jour et 3 jours et cartes événements.

#### Revenus-clients – transport adapté

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

#### Subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services

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

#### Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté

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

#### Subventions du gouvernement du Québec liées aux investissements

Aide aux projets d'investissement financés par emprunt, calculée selon les paramètres du programme d'aide et selon les dépenses jugées admissibles par le MTQ.

#### Surplus reporté

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

## DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

### Avantages sociaux

#### *Conventionnés :*

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

#### *Futurs :*

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

### Cotisations aux régimes publics

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

### Coût de la CSST

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

### Dépenses diverses

Coûts pour les communications, les commissions sur les ventes de titres, la publicité, la formation et autres.

### Dépenses imprévues

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

### Dépenses majeures

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

### Énergie, taxes et permis

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

### Financement des opérations

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

### Heures supplémentaires

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

### Location

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

### Matériel et fournitures

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

### Primes diverses et autres paiements

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

### Programme d'entretien périodique majeur

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

### Projets spéciaux

Dépenses, de nature non capitalisable, reliées à la réalisation de projets divers.

### Rémunération de base

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

### Service de la dette

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

### Services professionnels

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

### Services techniques et autres services

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

### Virement au fonds de roulement

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



## TITRES DE TRANSPORT – TARIFS ORDINAIRES ET RÉDUITS

(en dollars)	2001	2002	Janvier 2003	Juillet 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
<b>CAM mensuel</b>												
Tarif ordinaire												
\$ courants	48,50	50,00	52,00	54,00	59,00	61,00	63,00	65,00	66,25	68,50	70,00	44,33 %
\$ constants	48,50	49,02	49,81	51,72	55,45	56,07	56,91	57,83	57,76	59,15	59,26	22,19 %
Tarif réduit												
\$ courants	22,50	25,00	26,00	27,00	31,00	32,50	33,75	35,00	36,00	37,00	38,75	72,22 %
\$ constants	22,50	24,51	24,90	25,86	29,14	29,87	30,49	31,14	31,39	31,95	32,81	45,81 %
<b>CAM hebdo</b>												
Tarif ordinaire												
\$ courants	13,50	14,00	15,00	16,00	18,00	18,00	18,50	19,00	19,25	20,00	20,50	51,85 %
\$ constants	13,50	13,73	14,37	15,33	16,92	16,54	16,71	16,90	16,78	17,27	17,36	28,56 %
Tarif réduit												
\$ courants	6,75	7,00	7,50	8,00	9,50	9,75	10,25	10,75	11,00	11,25	11,50	70,37 %
\$ constants	6,75	6,86	7,18	7,66	8,93	8,96	9,26	9,56	9,59	9,72	9,74	44,24 %
<b>6 passages</b>												
Tarif ordinaire												
\$ courants	1,42	1,50	1,58	1,67	1,83	1,88	1,92	1,96	2,00	2,13	2,21	56,00 %
\$ constants	1,42	1,47	1,52	1,60	1,72	1,72	1,73	1,74	1,74	1,84	1,87	32,07 %
Tarif réduit												
\$ courants	0,71	0,75	0,79	0,83	0,92	0,96	1,00	1,04	1,08	1,13	1,25	76,47 %
\$ constants	0,71	0,74	0,76	0,80	0,86	0,88	0,90	0,93	0,94	0,97	1,06	49,40 %
<b>10 passages</b>												
Tarif ordinaire												
\$ courants										2,00	2,10	
\$ constants										1,73	1,78	
Tarif réduit												
\$ courants										1,08	1,20	
\$ constants										0,93	1,02	
<b>1 passage en espèces - Stations Cartier, De la Concorde et Montmorency</b>												
Tarif ordinaire												
\$ courants								2,75	2,75	2,75	2,75	
\$ constants								2,45	2,40	2,37	2,33	
Tarif réduit												
\$ courants								1,75	1,75	1,75	1,75	
\$ constants								1,56	1,53	1,51	1,48	
<b>1 passage en espèces</b>												
Tarif ordinaire												
\$ courants	2,00	2,25	2,25	2,50	2,50	2,50	2,50	2,75	2,75	2,75	2,75	37,50 %
\$ constants	2,00	2,21	2,16	2,39	2,35	2,30	2,26	2,45	2,40	2,37	2,33	16,41 %
Tarif réduit												
\$ courants	1,00	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,50	1,75	1,75	1,75	1,75	75,00 %
\$ constants	1,00	1,23	1,20	1,20	1,17	1,15	1,36	1,56	1,53	1,51	1,48	48,16 %
<b>Titre journalier</b>												
1 jour												
\$ courants	7,00	7,00	7,00	7,00	8,00	8,00	9,00	9,00	9,00	9,00	7,00	
\$ constants	7,00	6,86	6,70	6,70	7,52	7,35	8,13	8,01	7,85	7,77	5,93	-15,34 %
3 jours												
\$ courants	14,00	14,00	14,00	14,00	16,00	16,00	17,00	17,00	17,00	17,00	14,00	
\$ constants	14,00	13,73	13,41	13,41	15,04	14,71	15,36	15,12	14,82	14,68	11,85	-15,34 %

## VENTE DE TITRES

(en millions de titres)	2001	2002 <sup>1</sup>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Prévision 2009	Budget 2010	Variation % 2001-2010
<b>CAM mensuel</b>											
Tarif ordinaire	2,36	1,98	2,07	2,11	2,15	2,22	2,29	2,43	2,53	2,51	6,49 %
Tarif réduit	1,05	1,64	1,72	1,65	1,62	1,63	1,64	1,61	1,56	1,57	49,29 %
<b>Total</b>	<b>3,41</b>	<b>3,62</b>	<b>3,79</b>	<b>3,76</b>	<b>3,78</b>	<b>3,84</b>	<b>3,93</b>	<b>4,04</b>	<b>4,08</b>	<b>4,08</b>	<b>19,67 %</b>
<b>CAM hebdo</b>											
Tarif ordinaire	2,74	2,45	2,10	1,65	1,58	1,54	1,43	1,49	1,38	1,39	-49,23 %
Tarif réduit	0,21	0,27	0,29	0,27	0,27	0,25	0,23	0,23	0,15	0,15	-27,60 %
<b>Total</b>	<b>2,95</b>	<b>2,72</b>	<b>2,39</b>	<b>1,92</b>	<b>1,85</b>	<b>1,79</b>	<b>1,66</b>	<b>1,71</b>	<b>1,53</b>	<b>1,54</b>	<b>-47,69 %</b>
<b>6 passages</b>											
Tarif ordinaire	37,40	38,78	37,65	36,50	35,55	34,91	36,70	36,50	22,73	16,80	-55,09 %
Tarif réduit	12,21	12,99	12,96	13,26	13,32	13,59	13,43	13,67	5,41	2,10	-82,79 %
<b>Total</b>	<b>49,61</b>	<b>51,77</b>	<b>50,61</b>	<b>49,76</b>	<b>48,87</b>	<b>48,50</b>	<b>50,14</b>	<b>50,17</b>	<b>28,15</b>	<b>18,90</b>	<b>-61,91 %</b>
<b>10 passages</b>											
Tarif ordinaire									10,94	17,83	
Tarif réduit									3,26	5,94	
<b>Total</b>									<b>14,19</b>	<b>23,77</b>	
<b>1 passage en espèces - Stations Cartier, De la Concorde et Montmorency</b>											
Tarif ordinaire							1,25	2,41	2,61	2,61	
Tarif réduit							0,23	0,32	0,28	0,28	
<b>Total</b>							<b>1,48</b>	<b>2,73</b>	<b>2,89</b>	<b>2,89</b>	
<b>1 passage en espèces</b>											
Tarif ordinaire	25,60	21,58	18,90	19,23	20,14	20,45	17,29	18,14	21,80	24,40	-4,68 %
Tarif réduit	3,78	2,68	2,36	2,45	2,64	2,56	1,96	1,97	1,64	1,47	-61,04 %
<b>Total</b>	<b>29,38</b>	<b>24,25</b>	<b>21,26</b>	<b>21,68</b>	<b>22,78</b>	<b>23,01</b>	<b>19,25</b>	<b>20,12</b>	<b>23,43</b>	<b>25,87</b>	<b>-11,93 %</b>
<b>Titre journalier (en milliers de titres)</b>											
1 jour	47,80	50,40	55,36	59,09	58,49	49,57	50,98	64,22	79,76	105,75	121,24 %
3 jours	30,20	33,78	46,52	51,38	52,00	51,50	52,54	65,08	74,69	98,61	226,54 %
<b>Total</b>	<b>78,00</b>	<b>84,17</b>	<b>101,88</b>	<b>110,47</b>	<b>110,49</b>	<b>101,08</b>	<b>103,52</b>	<b>129,30</b>	<b>154,45</b>	<b>204,37</b>	<b>162,01 %</b>

<sup>1</sup> Introduction, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2002, de la carte Privilège.

## GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES

### Tarifs ordinaires 2009

(en dollars canadiens)

	Espèces	Billet	Titre mensuel
<b>Canada</b>			
Montréal	2,75 \$	2,00 \$	68,50 \$
Longueuil	3,00 \$	2,68 \$	79,00 \$
Laval	2,60 \$	2,31 \$	76,50 \$
Québec	2,60 \$	2,45 \$	71,55 \$
<b>Ottawa</b>			
Ottawa	3,00 \$	2,30 \$	84,75 \$
<b>Toronto</b>			
Toronto	2,75 \$	2,25 \$	109,00 \$
<b>Winnipeg</b>			
Winnipeg	2,30 \$	2,00 \$	72,80 \$
<b>Calgary</b>			
Calgary	2,50 \$	2,30 \$	83,00 \$
<b>Edmonton</b>			
Edmonton	2,50 \$	2,10 \$	74,25 \$
<b>Vancouver</b>			
Vancouver	2,50 \$	1,90 \$	73,00 \$
<b>États-Unis</b>			
<b>Boston</b>			
Boston	2,14 \$	1,82 \$	63,15 \$
<b>New York</b>			
New York	2,41 \$	2,10 \$	95,27 \$
<b>Chicago</b>			
Chicago	2,41 \$	2,41 \$	92,05 \$
<b>Atlanta</b>			
Atlanta	2,14 \$	2,14 \$	64,22 \$
<b>Philadelphie</b>			
Philadelphie	2,94 \$	2,35 \$	83,49 \$
<b>Los Angeles</b>			
Los Angeles	1,66 \$	1,66 \$	66,36 \$

Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 4 novembre 2009 (1,00 \$ US = 1,0704 \$ CA)

## INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

Agence	Agence métropolitaine de transport
AMT	Agence métropolitaine de transport
APS1	Autobus à plancher surbaissé – première génération
CAM	Carte autobus - métro
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSST	Commission de la santé et de la sécurité au travail
DE Plan strat	Direction exécutive – Planification stratégique
DE Aff comm	Direction exécutive – Affaires commerciales et gouvernementales
DE Expl	Direction exécutive – Exploitation
DE GSP	Direction exécutive – Gestion des services partagés
DE Mark	Direction exécutive – Planification, marketing et communications
DE Projets majeurs	Directions exécutives – Projets majeurs bus – Projets majeurs métro
DE RH	Direction exécutive – Ressources humaines
G	Milliards
GES	Gaz à effet de serre
GFOA	Government Finance Officers Association
ICCA	Institut Canadien des Comptables Agréés
IPC	Indice des prix à la consommation
M	Millions
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire du Québec
MTQ	Ministère des transports du Québec
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PASTEC	Programme d'amélioration de service en transport collectif
PEPM	Programme d'entretien périodique majeur
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RRQ	Régime de rentes du Québec
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs
SGAJ	Secrétariat général et affaires juridiques
Société	Société de transport de Montréal
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport adapté
TRAM	Titre régional autobus - métro