

C

Rapport annuel 1985

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal



Le sommaire

Le message de la Présidente-directrice générale	2
Les faits saillants	5
Les résultats financiers	6
Les résultats d'exploitation	10
Les ressources humaines	13
L'activité de l'entreprise	15
La direction	19
Le Conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	20
Les états financiers	23

HOWARD ROSS LIBRARY
OF MANAGEMENT

AUG 29 1988

McGILL UNIVERSITY



Message de la Présidente-directrice générale

Dans l'ensemble, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal a connu une très bonne année.

C'est avec grande satisfaction que nous constatons que l'achalandage total du réseau urbain s'est élevé à 372 millions de voyageurs, un accroissement de 6,5% par rapport à celui de l'an dernier. Ce niveau d'utilisation du service est le deuxième meilleur résultat de la S.T.C.U.M. depuis les années 40. Ce résultat est directement relié à la vente des cartes mensuelles. En effet, le nombre total de C.A.M. vendues a été de 3,7 millions, comparativement à 3,5 millions pour 1984. Les ventes de C.A.M. - tarif régulier et tarif réduit ont augmenté de 3,7% et 9,6% respectivement. C'est le meilleur record enregistré depuis 1980, année d'introduction de la carte mensuelle.

Ces résultats sont principalement attribuables aux efforts soutenus en matière de promotion des services et d'amélioration réelle de la qualité des services que nous offrons. Un soin particulier a été apporté aux relations avec nos clients afin de conserver leur confiance, élément crucial de nos opérations. Ainsi, nous avons dû effectuer certains réaménagements sectoriels au niveau des lignes d'autobus à Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies et certains ajustements de service au métro, afin que le service réponde mieux aux besoins des clients.

Les services de transport adapté et ferroviaire ont été améliorés par l'introduction, en décembre, du taxi dans la partie nord du secteur centre de notre territoire et par l'ouverture, en juin, de la station intermodale Vendôme sur la ligne Montréal-Rigaud. De sérieux efforts ont été entrepris dans les domaines d'information à la clientèle et de traitement de ses commentaires. Nous avons publié les horaires de 32 lignes d'autobus et mis l'accent sur le traitement des commentaires de notre clientèle.



Parallèlement à cela et conformément à sa mission d'améliorer les services sans augmentation importante des coûts, la S.T.C.U.M. a mis l'accent sur le contrôle des dépenses. Ainsi, nous avons dû, à la fin de l'été 85, ralentir l'embauche et l'octroi de contrats extérieurs. De plus, les services ont commencé à contrôler rigoureusement leur taux d'absentéisme. Les autorisations de dépenses n'ont été octroyées qu'aux activités essentielles. Conséquemment, les dépenses totales sont demeurées légèrement inférieures à ce qui avait été budgétisé.

Les revenus d'exploitation, en raison des efforts déployés en matière de perception, ont enregistré une hausse réelle de 5,6% par rapport à 1984. Par ailleurs, ils ont été inférieurs de 4,8% à la prévision. Parmi les facteurs qui ont affecté la performance financière de la S.T.C.U.M., il y a eu la hausse du nombre de clients utilisant les cartes mensuelles et, parmi eux, une augmentation importante du nombre de bénéficiaires des tarifs réduits.

La cohésion de la direction et les relations avec les employés ont été au premier plan de nos efforts. Ainsi, nous avons créé un Comité de direction animé par une volonté de changement. Ce comité est appuyé par un Comité de direction élargi. À plusieurs reprises, nous avons réuni tout le personnel de direction pour discuter des problèmes de l'entreprise, trouver des solutions et établir les priorités d'action. Cette démarche de réflexion a débouché sur la formulation d'une philosophie de gestion, précisant et véhiculant de nouvelles valeurs qui doivent guider les actions de la S.T.C.U.M. Essentiellement, cette philosophie repose sur quatre principes: la primauté du client, l'importance de l'employé, l'utilisation efficace des ressources disponibles et la contribution de la S.T.C.U.M. à l'essor socioéconomique de la communauté desservie.

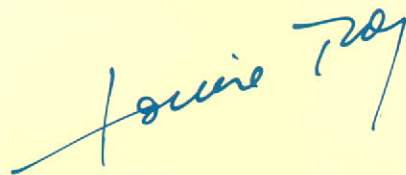
À l'égard du personnel, nous avons multiplié les contacts afin d'intensifier la communication et de rapprocher la direction de la base. Nous avons ainsi effectué des visites aux garages, aux ateliers et aux bureaux; nous avons rencontré le plus d'employés possible, nous avons discuté avec eux des problèmes vécus et de leurs conditions de travail et nous avons recueilli leurs suggestions. Nous avons commencé à transmettre à tout le personnel de l'information pertinente sur les orientations prises et les actions envisagées. Face aux syndicats, nous sommes en train d'instaurer de nouveaux rapports basés sur le dialogue et la confiance. Dans le domaine de la santé-sécurité au travail, nous avons déjà identifié les dangers possibles afin d'élaborer un programme de prévention qui permette de réduire les accidents et d'éliminer les problèmes à la source.

Après une année d'efforts soutenus menés d'une façon concertée, nous envisageons l'avenir avec optimisme. L'année 1986 s'annonce d'ores et déjà comme une année importante. Nous avons un nouveau Conseil d'administration dont les membres, nommés à la fin de 1985, sont entrés en fonction depuis janvier 1986. Les réunions publiques du Conseil accéléreront la démarche d'ouverture et de transparence déjà amorcée. En 1986, nous entamerons sérieusement les pourparlers avec les représentants de nos employés en vue de pouvoir conclure des contrats de travail négociés.

La clientèle bénéficiera de l'extension du métro par l'ouverture du tronçon de Castelnau-St-Michel de la nouvelle ligne 5 et de la station Côte-Vertu sur la branche ouest de la ligne 2. Afin de continuer d'accroître son achalandage, la S.T.C.U.M. identifiera des segments de marché et adoptera les techniques les plus actuelles de mise en marché. Pour améliorer les relations entre les employés et les clients, nous mettrons l'accent sur une formation basée sur la qualité du service rendu. Nous modifierons les critères d'embauche des chauffeurs pour mieux les adapter au contexte actuel. Nous diffuserons la nouvelle philosophie de gestion et nous établirons un mécanisme de communication afin de mobiliser le personnel autour des orientations établies.

En ce qui concerne la situation financière, nous avons déclaré à plusieurs reprises qu'elle sera difficile en 1986. Nos efforts devront se poursuivre au chapitre du contrôle des dépenses, de la réduction du taux d'absentéisme et de l'amélioration de l'efficacité administrative. Nous tenterons également d'accroître les revenus par un plus grand contrôle des titres de transport et par une plus grande vigilance de nos employés à l'égard de la perception.

C'est tout à l'honneur du personnel d'avoir non seulement permis à la S.T.C.U.M. d'enregistrer de bons résultats, mais d'être prêt à afficher un tableau de réalisations encore meilleur au cours des prochaines années.



Les faits saillants

	1985	1984
Nombre total de voyageurs (millions)	372,1	349,7
Frais d'exploitation du réseau (millions)	462,3	427,0
Revenus provenant des voyageurs (millions) (territoire de la C.U.M.)	176,5	158,1
Nombre d'heures de service (millions)		
● En surface	5,1	4,7
● Métro	2,2	2,1
■ TOTAL	7,3	6,8
Nombre de kilomètres parcourus (millions)		
● Autobus	82,0	77,0
● Métro	64,0	61,8
Nombre de véhicules		
● Autobus	1930	2019
● Métro	759	759
Nombre d'employés (au 31 décembre)	7902	7799

Les résultats financiers

Les frais d'exploitation de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, pour l'exercice financier terminé le 31 décembre 1985, se sont élevés à 462,3 millions de dollars, comparativement à 427,0 millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une augmentation de 8%.

Au chapitre des revenus, le total des revenus d'exploitation s'est établi à 188,5 millions de dollars, la plus grande partie provenant des voyageurs du territoire de la S.T.C.U.M., dont la contribution a atteint 176,5 millions de dollars. D'autre part, une somme de 13,2 millions de dollars apparaît à l'état des revenus et représente un revenu reporté de l'exercice précédent.

Les subventions et autres revenus provenant du gouvernement du Québec ont atteint 162,7 millions de dollars, tandis que le déficit à la charge des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal a été de 97,9 millions de dollars.

Au cours de 1985, la Société a pris des actions sévères, tels le gel de l'embauche et le report de certains contrats extérieurs devant être attribués au cours de l'exercice, afin de restreindre ses dépenses. Ces mesures d'austérité ont permis à la Société de limiter ses dépenses d'exploitation à 462,3 millions de dollars, soit 1,4 million de dollars de moins que le budget prévu. Cette performance est d'autant plus digne de mention que les dépenses imprévues de la Société, à quelque 10 millions de dollars, ont été supérieures de 3,8 millions de dollars à la réserve qui avait été portée au budget de l'exercice pour couvrir les dépenses imprévues.

Cette réduction des dépenses n'a cependant pas comblé la réduction des revenus d'exploitation enregistrés en 1985. En effet, les revenus provenant des voyageurs ont été de 176,5 millions de dollars, à comparer à des revenus prévus de 185,5 millions de dollars. D'une part, l'insuffisance des revenus de voyageurs s'explique par un achalandage moindre que prévu, soit 8,3 millions de voyageurs de moins que les prévisions; d'autre part, le tarif moyen payé par le voyageur en 1985 a été de 47,4 cents, comparativement aux 48,7 cents prévus au budget. En effet, on a constaté en 1985 une augmentation de la proportion des usagers utilisant les cartes mensuelles, au lieu de payer en espèces ou avec des tickets, de même qu'une augmentation de la proportion des voyageurs bénéficiant des tarifs réduits. Ces deux facteurs ont contribué à diminuer le tarif moyen.

La réduction des revenus par rapport aux prévisions, en dépit du resserrement des dépenses, entraîne pour l'exercice financier 1985 un déficit supplémentaire de 6,1 millions de dollars qui devra être comblé par une contribution additionnelle de la Communauté urbaine de Montréal. Initialement prévue à 91,8 millions de dollars, la contribution des municipalités de la CUM au financement du transport en commun a dû être haussée à 97,9 millions de dollars.

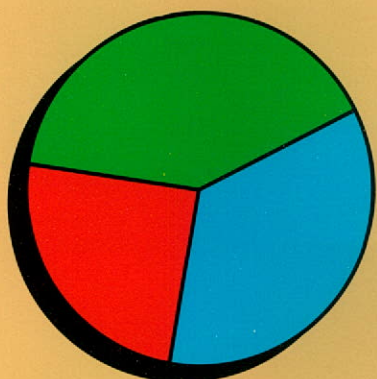
Les subventions du gouvernement du Québec

Les effets du décret 1947-83, adopté en 1983 et limitant les subventions du gouvernement du Québec, ont continué à se faire sentir en 1985. Ainsi, la subvention gouvernementale au fonctionnement du transport en commun a été limitée à 95 pour cent de la participation financière des municipalités. De plus, l'escompte sur le laissez-passer mensuel consenti aux usagers du service régulier de transport en commun et servant au calcul de la subvention a été ramené à 26 pour cent en 1985, plutôt que 28 pour cent en 1984.

Ainsi, la subvention gouvernementale accordée aux fins de fonctionnement a été de 85,7 millions de dollars pour le réseau d'autobus et de métro et de 2,3 millions de dollars pour le service ferroviaire, comparativement à 87,9 et 2,2 millions de dollars en 1984. La subvention relative aux laissez-passer autobus et métro (C-A-M) s'est élevée à 29,3 millions de dollars et celle relative aux laissez-passer train, autobus et métro (C.T.A.M.) à 1,4 million de dollars. La subvention aux fins d'immobilisations a été de 19,9 millions de dollars. Les subventions au transport adapté pour personnes handicapées et au déficit résiduel du service ferroviaire ont été respectivement de 5,9 et 14,8 millions de dollars. Les intérêts récupérés du gouvernement du Québec en 1985 s'élèvent à 3,4 millions de dollars.

Au total, la participation financière du gouvernement du Québec à l'exploitation d'un réseau de transport a été en 1985 de 162,7 millions de dollars comparativement à 164,9 millions de dollars en 1984.

Provenance des revenus
(en pourcentage)



▶ Revenus d'exploitation (incluant revenu reporté de l'année précédente)	40,8%
▶ Subventions du Québec (incluant intérêts à récupérer du Québec)	35,2%
▶ Contributions des municipalités de la C.U.M.	24,0%

Provenance des revenus

(en millions de \$)

	1985	1984
Revenus d'exploitation	188,5	175,5

	1985	1984
• Revenus des voyageurs (territoire de la C.U.M.)	176,5	158,1
• Service ferroviaire	4,4	4,2
• Autres revenus de transport	2,6	6,2
• Autres revenus d'exploitation	5,0	7,0

Subventions du gouvernement du Québec	159,3	159,8
--	--------------	-------

	1985	1984
• Aux fins de fonctionnement:		
• territoire S.T.C.U.M.	85,7	87,9
• service ferroviaire	2,3	2,2
• Aux laissez-passer:		
• C.A.M.	29,3	27,6
• C.T.A.M.	1,4	1,4
• Aux fins d'immobilisations	19,9	20,2
• Autres subventions:		
• transport adapté	5,9	6,0
• déficit résiduel — ferroviaire	14,8	14,5

Intérêts à récupérer du gouvernement du Québec au déficit de 1979	3,4	5,1
--	------------	-----

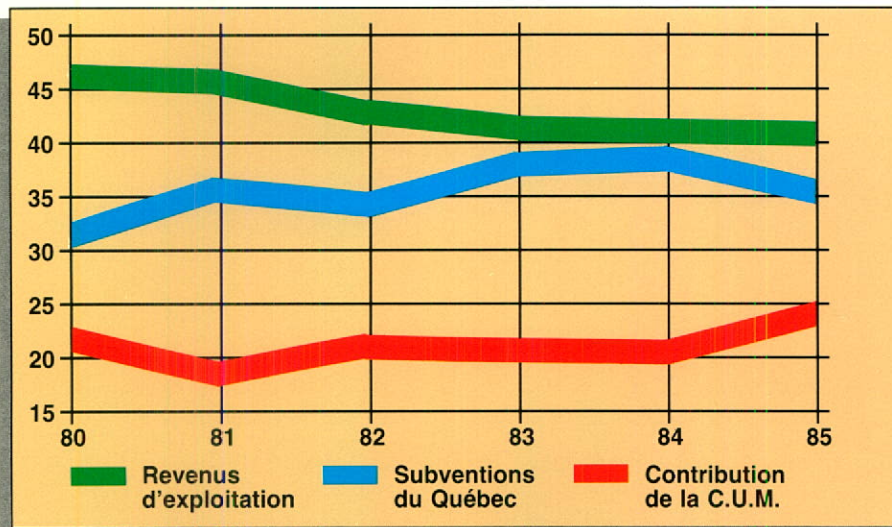
Revenu reporté de l'année précédente	13,2	—
---	-------------	---

Déficit à la charge des municipalités de la C.U.M.	97,9	86,6
---	-------------	------

	1985	1984
• Autobus et métro	90,2	79,7
• Trains	7,7	6,9

TOTAL	462,3	427,0
--------------	--------------	-------

Évolution de la provenance des revenus (en pourcentage)



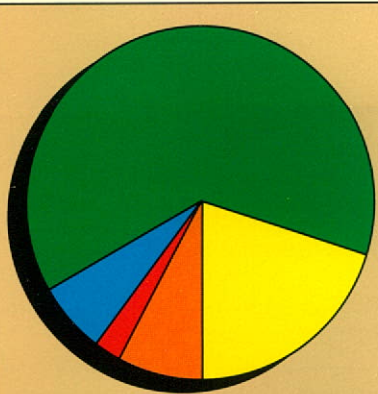
Les modifications à la grille tarifaire

Les tarifs ont été modifiés à la hausse le 1^{er} janvier 1985, les augmentations se situant entre 5,9% et 16%. Le tarif régulier, en espèces, est passé de 0,85 \$ à 0,90 \$. Le carnet de tickets, offert en 1984 à 16 tickets pour 11,00 \$, coûtait également 11,00 \$ en 1985 mais pour 15 tickets, soit l'équivalent de 73,33 cents le passage. Le prix de la carte mensuelle (C-A-M) est passé de 24,00 \$ à 26,00 \$.

Pour les usagers qui bénéficient du tarif réduit, notamment les étudiants et étudiantes de moins de 18 ans et les personnes âgées de 65 ans et plus, le tarif acquitté en espèces est passé de 0,30 \$ à 0,35 \$. Le prix du carnet de tickets est demeuré le même à 3,00 \$, mais contenait 10 tickets plutôt que 11. La carte mensuelle à tarif réduit était offerte à 10,00 \$, à comparer à 9,25 \$ en 1984.

	1985	1984
Tarif simple	0,90 \$	0,85 \$
Tarif réduit	0,35 \$	0,30 \$
Carnet de tickets		
• tarif régulier	11,00 \$ (15 tickets)	11,00 \$ (16 tickets)
Carnet de tickets		
• tarif réduit	3,00 \$ (10 tickets)	3,00 \$ (11 tickets)
C.A.M.	26,00 \$	24,00 \$
C.A.M.		
• tarif réduit	10,00 \$	9,25 \$

Répartition des dépenses d'exploitation
(en pourcentage)



▶ Rémunération	63,5%
▶ Biens et services	20,3%
▶ Intérêts, amortissements et achats d'autobus	7,5%
▶ Taxes et permis	2,1%
▶ Service ferroviaire	6,6%

Répartition des dépenses d'exploitation

(en millions de \$)

	1985	1984
Rémunération	293,5	274,9
Biens et services	93,8	84,3

	1985	1984
Carburant	16,9	15,1
Électricité	11,7	11,9
Chauffage	3,0	2,8
Achat et location — pneus d'autobus	1,0	0,8
Achat de pneus — métro	2,0	1,9
Contrats extérieurs	10,4	5,8
Biens non durables	28,5	26,9
Services	14,1	11,5
Divers	6,2	7,6

Intérêts, amortissements et achat d'autobus 31,6 34,4

Taxes et permis 10,0 7,1

Service ferroviaire 30,6 29,1

	1985	1984
Ligne Montréal-Rigaud	13,0	12,1
Ligne Montréal-Deux-Montagnes	17,6	17,0

TOTAL 462,3 427,0

Les résultats d'exploitation

L'utilisation du service

L'achalandage total de 1985 a été de 372,0 millions de voyageurs, soit la deuxième meilleure année de la S.T.C.U.M. au cours des quarante dernières années. Ce total représente une augmentation de 6,5% par rapport à l'année 1984, année marquée par une grève, mais se situe en-deçà des prévisions d'achalandage établies au budget. Une analyse mensuelle du nombre de voyageurs indique que la tendance à la baisse amorcée en octobre 1984, lors de la grève, s'est maintenue jusqu'en juin 1985; ce n'est qu'en juillet 1985 que l'achalandage a repris une courbe ascendante pour atteindre, en décembre 1985, le niveau maximum enregistré à la fin de l'été 1984. En fait, pour le dernier trimestre de 1985, la Société a connu un achalandage record de 102,7 millions de voyageurs.

La proportion des usagers qui utilisent la carte Autobus-Métro (C.A.M.) pour leurs déplacements s'est établie à 62,9% en 1985, soit une augmentation de 1,9% par rapport à 1984. Pour l'année complète, la S.T.C.U.M. a vendu 3,7 millions de cartes mensuelles, dont 2,7 millions de cartes à tarif régulier et 1,0 million à tarif réduit. Le taux d'utilisation de la C.A.M. en 1985 est demeuré sensiblement le même qu'en 1984, soit 62 déplacements par mois pour les détenteurs de C.A.M. à tarif régulier et 70 déplacements par mois pour les détenteurs de la C.A.M. à tarif réduit.

L'offre de service

La quantité des services offerts par la S.T.C.U.M. au cours de l'année 1985 a été sensiblement plus élevée que l'année précédente, puisque les services avaient été diminués pendant quatre semaines en 1984 en raison d'un conflit de travail.

En surface, les kilomètres parcourus par les autobus ont totalisé 82,0 millions de kilomètres, soit 6,5% de plus qu'en 1984 et 0,7% de plus que les prévisions budgétaires. Cette différence est attribuable à l'ouverture du garage Saint-Laurent, aux réaménagements sectoriels de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles, ainsi qu'aux ajustements opérationnels en fonction de l'accroissement de la clientèle aux points de charge les plus élevés.

Au métro, par contre, le kilométrage total de l'année 1985 a été légèrement supérieur à celui de l'année précédente, une hausse de 3,6%, mais inférieur de 6,5% à la prévision portée au budget. Suite à certains ajustements opérationnels, le nombre de trains aux heures de pointe a en effet été diminué de 28 à 26 sur la ligne 1 et de 28 à 25 sur la ligne 2.

Au chapitre des heures de service, le total des heures offertes en 1985, par le réseau de surface, s'est établi à 5,1 millions d'heures, soit une hausse de 7,0% par rapport au total de 1984 et de 1,4% par rapport aux prévisions.

Pour le métro, les heures de service offertes en 1985 ont totalisé 2,2 millions, soit une augmentation de 2,3% par rapport au nombre d'heures offertes en 1984, mais une baisse de 1,9% par rapport aux prévisions budgétaires.

Une surveillance accrue

Dans le métro, suite à des actions de la direction pour préciser les responsabilités et pouvoirs des agents de surveillance, on a constaté une augmentation importante des interpellations dans le métro, en vertu du Règlement 18 de la S.T.C.U.M. Au début de l'automne, la tendance s'est accentuée avec les programmes de resserrement de la perception qui ont impliqué les agents de surveillance. Pour l'ensemble de l'année 1985, les interpellations sont passées de 531 en 1984 à 3993, dont 40% ayant trait aux articles du règlement sur la perception des titres de transport.

Le transport adapté aux personnes handicapées

L'achalandage du transport adapté pour l'année 1985, à 274 400 voyageurs, a été de 17% supérieur à celui de 1984. Les déplacements en minibus se sont maintenus au même niveau, environ 204 000, mais les déplacements en taxi ont augmenté de 133%, passant de 30 000 déplacements en 1984 à 70 400 en 1985. L'augmentation importante des déplacements en taxi reflète l'extension de ce mode de transport au cours des deux dernières années. Le taxi a d'abord été utilisé dans le secteur Est de l'île en février 1984, dans le secteur Ouest en août 1984 et finalement dans la partie nord du secteur Centre au début de décembre 1985.

Le service ferroviaire

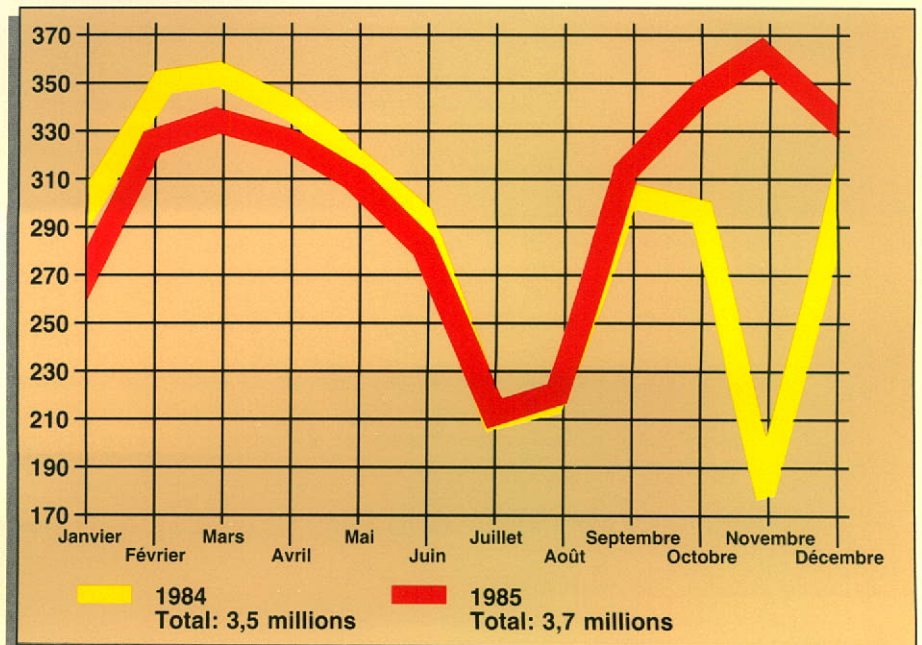
L'achalandage de la ligne du CN, la ligne Montréal/Deux-Montagnes, a continué d'être en baisse, accusant une diminution de 4,5% en 1985 par rapport à 1984. Le nombre de voyageurs s'est établi à 3,4 millions en 1985, comparativement à 3,6 millions en 1984.

La baisse continue de l'achalandage sur la ligne du CN est due en partie à l'extension graduelle, depuis 1982, de la section Ouest de la ligne du métro no 2. L'achalandage est aussi affecté par la vétusté du matériel roulant.

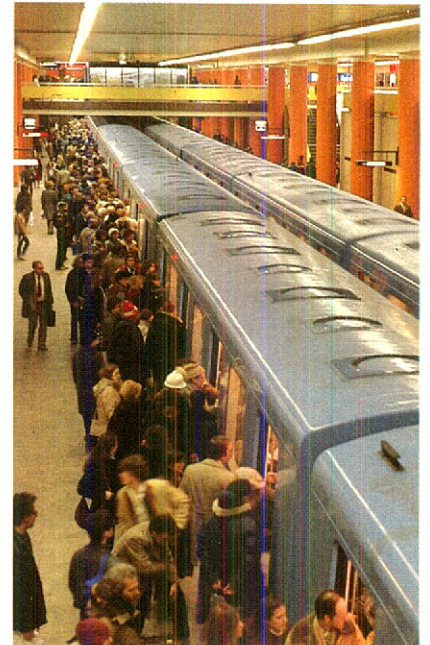
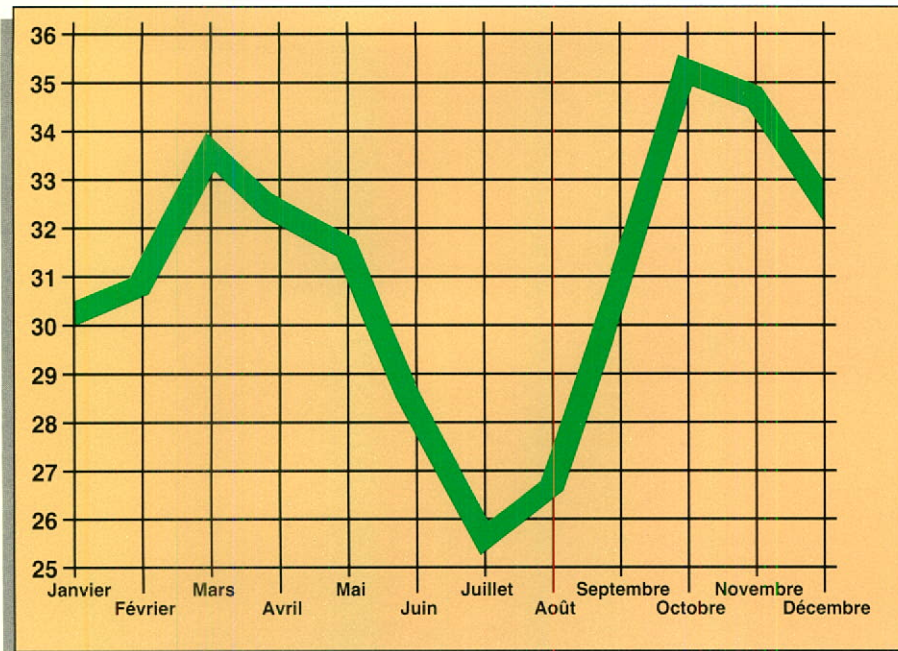
Par contre, sur la ligne du CP, Montréal/Rigaud, l'augmentation de l'achalandage reflète le meilleur état du matériel roulant, la modernisation des installations et les horaires améliorés. L'achalandage sur cette ligne a augmenté de 10,7% en 1985, passant de 1,9 million de voyageurs en 1984 à 2,2 millions en 1985. L'ouverture de la station inter-modale Vendôme, en juin 1985, n'est pas étrangère non plus à l'accroissement de l'achalandage sur la ligne de train Montréal/Rigaud.



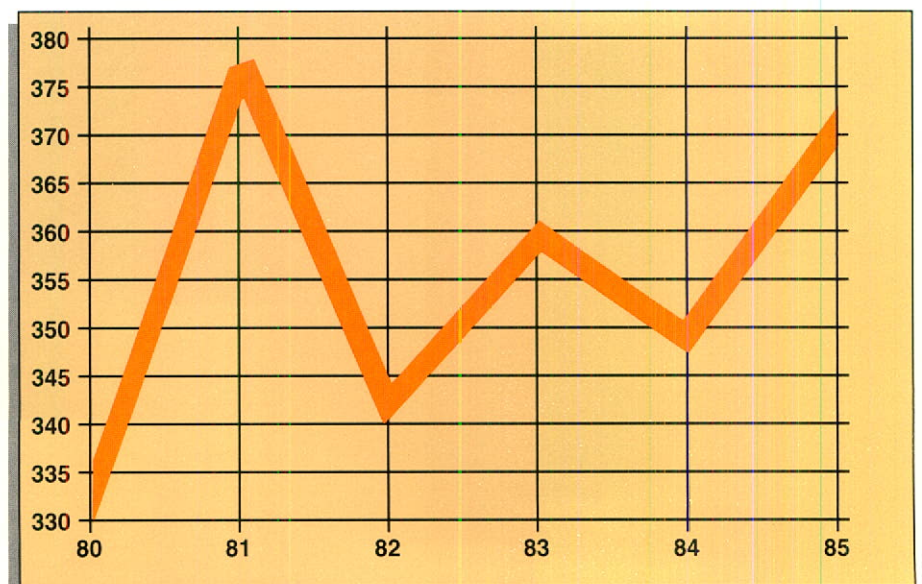
Nombre de C.A.M. vendues
(en milliers)



Achalandage total en 1985
(en millions)



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



Les ressources humaines

Les effectifs

L'équipe S.T.C.U.M. comptait, au 31 décembre 1985, 7902 personnes, une légère hausse par rapport à l'effectif total de 7799 au 31 décembre 1984. On retrouve plus de la moitié de ces effectifs, soit 4039, dans la catégorie «Chauffeurs et opérateurs», comprenant les chauffeurs d'autobus, les opérateurs de métro, les gareurs, les agents de terminus, les pointeurs, les changeurs et les préposés aux renseignements.

En 1985, on a embauché 424 nouveaux employés, dont 75 femmes comme chauffeuses d'autobus. Pour combler ces postes, la division de la Dotation a effectué 1600 entrevues; au total, 8000 demandes d'emploi et 13 800 demandes de renseignement sur les possibilités d'emploi à la S.T.C.U.M. ont été reçues par le service des Ressources humaines.

La rémunération

La rémunération totale, comprenant salaires et avantages sociaux, s'établit à 293,5 millions de dollars, comparativement à 274,9 millions de dollars en 1984. La rémunération totale en 1985 représente 63,5% des coûts d'exploitation de la Société de transport.

En 1985, la division Rémunération a évalué 89 postes; on a également procédé à une révision de la structure salariale des cadres et professionnels, de même qu'à la conception et à la diffusion d'un guide de rédaction des descriptions de fonctions.

Les relations de travail

L'entreprise a signé, le 25 janvier 1985, une convention collective avec le Syndicat des employés du transport en commun, regroupant les employés de la Caisse, de même que des contrats de travail avec le groupe des contremaîtres et celui des cadres conventionnés du service du Transport.

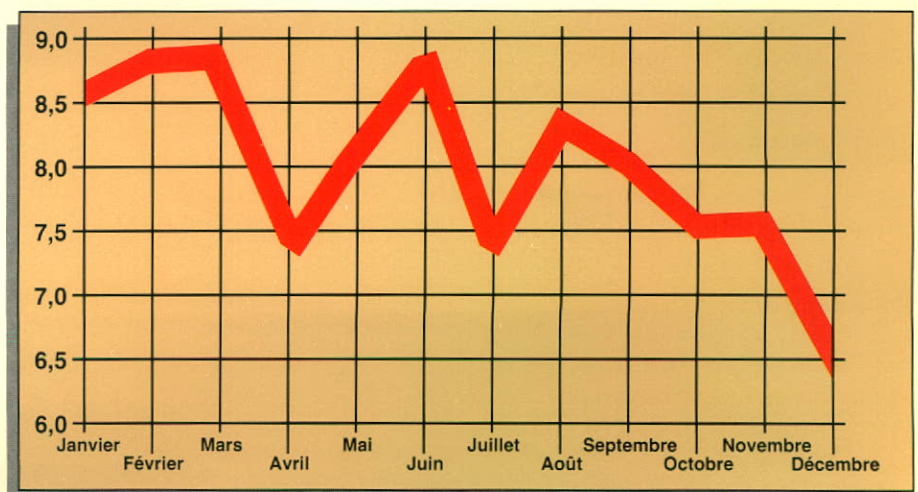
Un comité consultatif S.T.C.U.M./Fraternité des chauffeurs a été mis sur pied en 1985 pour procéder à l'étude des conditions de travail et des listes d'assignation.

Finalement, c'est en 1985 qu'a été implanté le programme d'horaires variables pour l'ensemble des employés de bureau syndiqués de la S.T.C.U.M. Le programme a été mis en place entre le 15 janvier et le 25 juin 1985; des 490 employés de bureau syndiqués, 401 peuvent bénéficier de l'horaire variable, soit 82% du personnel concerné.

La réduction du taux d'absentéisme

Un effort particulier a été porté, en 1985, sur le suivi des dossiers d'absentéisme. Cette action n'a pas été vaine puisque, pour l'ensemble des employés de la S.T.C.U.M., et particulièrement pour le groupe des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés connexes, le taux d'absentéisme, défini comme étant le rapport exprimé en pourcentage des heures d'absence sur le nombre total des heures qui auraient dû normalement être travaillées, a nettement été à la baisse au cours de l'année 1985, passant de 8,65% en janvier à 6,62% en décembre, complétant en décembre une tendance à la baisse amorcée en septembre.

Taux d'absentéisme
(en pourcentage)



Effectifs au 31 décembre 1985

	1985
Chauffeurs et opérateurs	4039
<p>Comprenant chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro, gareurs, agents de terminus, pointeurs, changeurs, préposés aux renseignements.</p>	
Employés d'entretien	2120
<p>Comprenant tous les employés de métiers et tous les employés de soutien des services du Génie, de l'Approvisionnement et de l'Entretien des véhicules.</p>	
Employés de bureau	527
<p>Syndiqués et non syndiqués</p>	
Gestionnaires	193
Cadres et professionnels	172
Cadres de supervision	504
<p>Comprenant les cadres conventionnés du Transport, les contremaîtres et les contremaîtres-adjoints.</p>	
Employés caissiers	199
<p>Comprenant tous les employés reliés aux activités de la cueillette des titres et argents ainsi que les commis divisionnaires.</p>	
Agents de surveillance	148
<p>Comprenant tous les employés assignés à la surveillance du métro et des édifices de la Société.</p>	
TOTAL	7902



Nominations

Le 20 mars 1985, Louise Roy a été nommée présidente-directrice générale de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, succédant ainsi à Lawrence Hanigan qui avait occupé ce poste au cours des dix dernières années.

Le directeur du Transport, Henri Bessette, a pris sa retraite en 1985 et a été remplacé par Francis Therrien, jusqu'alors directeur de l'Entretien des véhicules. C'est Jacques Rompré, auparavant directeur-adjoint à l'Entretien des véhicules, qui a été promu à la direction du même service. D'autre part, le directeur du service des Ressources humaines, Nil Morriveau, a quitté l'entreprise en 1985 et c'est le directeur-adjoint, Pierre Primeau, qui a assuré l'intérim à la direction du service.

Nouvelles politiques

En 1985, la Société a adopté plusieurs politiques corporatives développées par le service des Ressources humaines. Parmi les plus significatives, la politique cadre d'égalité des chances, la politique d'égalité des chances des femmes et la politique d'assistance à la maternité ont été adoptées le 9 janvier 1985; la politique d'embauche des étudiants, le 20 mars, et la politique d'accessibilité à l'emploi des personnes handicapées, le 19 décembre, ont également été adoptées par l'entreprise.

La qualité des services à la clientèle

Un nouveau service a été créé à la Direction générale des Services à la clientèle, le service du Marketing, et c'est Marc Labbé qui en assure la direction. Le mandat de ce nouveau service du Marketing consiste essentiellement à gérer la promotion et la publicité, à développer de nouveaux produits, à implanter des programmes de commercialisation et à diffuser des renseignements aptes à satisfaire les besoins de la clientèle du transport en commun.

Quelque 2 000 des 4 500 employés de la Société qui, en surface et dans le métro, sont quotidiennement en contact avec la clientèle, ont participé à l'été de 1985 à une expérience menée conjointement avec l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec. Il s'agissait d'un cours par correspondance sur l'accueil aux touristes.

Suite à une augmentation importante des actes de vandalisme dans le métro, au printemps de 1985, les services du Génie et de l'Entretien des véhicules ont entrepris des programmes correctifs qui auront permis de maintenir la propreté des stations et l'apparence des voitures à un niveau plus qu'acceptable.

Le vandalisme sur les escaliers mécaniques, dans les stations de métro, a beaucoup augmenté en 1985. Ainsi, plus de 1 000 mains courantes ont été endommagées. Pourtant, le service du Génie a réussi à maintenir les escaliers mécaniques en service à 95%. D'autre part, le programme de grande révision des escaliers mécaniques, dont l'objectif était de 15 pour l'année 1985, a été complété à 98%.

La division Prévention des incendies a participé à une exposition à l'occasion de la Semaine nationale de la prévention des incendies. La S.T.C.U.M. y a remporté le premier prix pour son stand d'exposition et la qualité de sa présentation.

Les services du Transport et du Génie ont organisé une simulation d'incendie, le 9 juin, à la station de métro Verdun, afin de familiariser les pompiers de Verdun et de Montréal avec les équipements du métro et, au besoin, de perfectionner ces équipements afin que le métro de Montréal demeure l'un des plus sûrs au monde.

Les services du Transport, de la Surveillance et des Relations publiques ont uni leurs efforts, en octobre 1985, pour lancer une vaste opération sur la perception des titres de transport. Cette opération était devenue nécessaire suite à l'augmentation inquiétante des cas de fraude, principalement dans les stations de métro.

En novembre 1985, la Société de transport dévoilait le nouvel uniforme dessiné pour les chauffeurs d'autobus. Ce nouvel uniforme a été choisi par un jury sur lequel siégeaient des femmes chauffeurs, parmi quelque 150 dessins soumis par des étudiants et étudiantes en design vestimentaire. À la fin de 1985, la S.T.C.U.M. comptait 90 chauffeurs d'autobus, dont 75 ont été embauchées au cours de 1985.

Le 31 mai 1985, la S.T.C.U.M. inaugurait la station intermodale Vendôme, soit une station de correspondance entre deux modes de transport en commun, le train et le métro. Depuis cette date, tous les passagers de la ligne ferroviaire Montréal/Rigaud peuvent, à la

station Vendôme, accéder directement au réseau du métro.

► Pour la première fois en 1985, la S.T.C.U.M. a participé au Salon du Troisième âge, avec un stand d'exposition qui faisait valoir les services qu'offre la Société à sa clientèle du troisième âge. Le stand de l'entreprise, animé par les Relations publiques et les préposés aux Renseignements téléphoniques, a été l'un des plus populaires au Salon.

► Le service des Relations publiques, le service de la Surveillance et la Police de la CUM ont mené conjointement une campagne d'information sur le vol à la tire dans le métro. Menée au début de l'été, cette campagne de sensibilisation du public a contribué à diminuer considérablement le nombre de victimes de voleurs à la tire (pickpockets).

► Le service de l'Aménagement du réseau a complété deux révisions sectorielles du transport en surface, soit le secteur Rivière-des-Prairies en mars 1985 et le secteur Pointe-aux-Trembles en juin 1985. Ces révisions se traduisent par une amélioration sensible de la productivité du réseau et une amélioration de la qualité des services grâce à une réduction des temps de parcours et du nombre des correspondances.

Pour une plus grande efficacité

■ La rénovation du garage Saint-Henri a été complétée et les travaux de rénovation aux garages Mont-Royal et Frontenac ont débuté en 1985. D'autre part, l'année 1985 a également marqué l'ouverture du garage Saint-Laurent et la création de la division Saint-Laurent. En 1985 également, les garages Saint-Paul, Montréal-Est et Charlevoix ont été fermés.

■ À la fin de 1985, la Société de transport a entrepris, avec le gouvernement du Québec et d'autres sociétés de transport, un programme d'essais d'autobus articulés. Quatre modèles, fournis par autant de constructeurs différents, ont d'abord subi des tests sur la piste d'essai de Blainville, puis ensuite été utilisés sur différentes lignes d'autobus de la S.T.C.U.M. L'essai se poursuit en 1986.

■ Les employés du service de l'Entretien des véhicules, avec l'aide du service des Relations publiques, ont réalisé un programme d'information sur le port des lunettes de sécurité. Le programme, planifié et organisé par les employés eux-mêmes, comportait du matériel vidéo, des affiches, dépliants et était présenté dans le cadre de rencontres d'employés.

■ Le service de l'Entretien des véhicules et les employés du garage Honoré-Beaugrand ont innové, en 1985, en développant un robot dont la tâche est de dépoussiérer les dessous des voitures de métro. Entièrement informatisé, ce système robotisé unique au monde effectue le nettoyage complet des bogies de métro.

■ À l'instar de tous les services de la Communauté urbaine de Montréal, la S.T.C.U.M. a modifié le 29 juillet 1985 son système téléphonique pour adapter le système Centrex III. Il s'est agi là d'un programme d'implantation qui a mobilisé plusieurs semaines les spécialistes en communications du service de l'Approvisionnement.

■ Un nouveau système de Gestion Uniformisée et Informatisée De l'Entretien (d'où le nom GUIDE) a été implanté au cours de l'exercice aux services du Génie et de l'Entretien des véhicules. Au Génie, le programme GUIDE permet de mieux gérer et de mieux exécuter les travaux reliés à l'entretien des véhicules, des équipements, des bâtiments et des locaux de la S.T.C.U.M. Au service de l'Entretien des véhicules, on a expérimenté dès juin une des composantes de GUIDE, le système de gestion du carburant.

■ Innovation à l'Entretien des véhicules: au cours de 1985, on a introduit un nouveau procédé de rechapage des pneus d'autobus qui permettra éventuellement de réduire l'achat de pneus neufs. Grâce à ce nouveau procédé, il sera possible de rechanger les pneus plusieurs fois (au moins à trois reprises) avant de les mettre au rebut.

La gestion de l'entreprise

● Le service de la Planification générale a préparé en 1985 des rapports trimestriels d'analyse de l'activité de l'entreprise. Cet «Indicateur» est devenu un outil de gestion permanent et un support à la direction pour la prise de décision.

● Le 18 juin 1985, le service de Trésorerie et Contrôle a présenté à la Commission de l'évaluation des finances et du développement économique de la CUM un profil financier du transport en commun pour les années 1986 à 1990. Ce dossier fort documenté analyse les coûts prévisibles d'exploitation, de même que les revenus prévisibles du service du transport en commun sur le territoire de la C.U.M.

● La division de la Caisse, au service de Trésorerie et Contrôle, a fait face à un problème de taille en 1985, soit une recrudescence significative des vols sur les ravitailleurs. Ce problème a accéléré le développement d'un système informatisé, RAMESES, qui assure, depuis novembre 1985, le ravitaillement au métro de façon sécuritaire et élimine, de ce fait, les vols.

● Le Régime des Rentes a développé en 1985 un nouveau service pour les retraités, le paiement automatique des rentes. Les retraités de l'entreprise ont dorénavant la possibilité de voir leur rente versée directement dans leur compte de banque, auprès de certaines institutions financières, supprimant ainsi les possibilités de délais dus au courrier. Le tiers des retraités de la Société se sont prévalus de ce service optionnel.

● Au chapitre des Systèmes de gestion, l'entreprise a installé 255 nouveaux terminaux, portant le nombre total à 545, dont 183 au Génie et 103 à l'Entretien des véhicules. Un nouveau service a été offert en 1985, soit l'accès au courrier électronique, et comptait 187 inscrits au 31 décembre 1985. Enfin, depuis mai 1985, l'accès aux ordinateurs de la Société est désormais possible sept jours par semaines, 24 heures par jour.

La direction

Louise Roy
Présidente -
directrice générale

Gerry Snyder
Adjoint exécutif

Grégoire Tremblay
Adjoint exécutif

Jean-Jacques Bouvrette
Directeur général
de l'Exploitation

Jean Bouchard
Directeur
de la Surveillance

Georges Donato
Directeur du Génie

Guy Hearson
Directeur
de l'Approvisionnement

Jacques Rompré
Directeur
de l'Entretien des véhicules

Francis Therrien
Directeur du Transport

Jean-Paul Charland
Directeur général
des Services à la clientèle

Marc Labbé
Directeur du Marketing

Guy Lafontaine
Directeur
de l'Aménagement du réseau

Claude-J. Marier
Directeur
des Relations publiques
et communautaires

Claude Dalphond
Régisseur
du Régime de rentes

Ronald F. David
Vérificateur interne

Robert Dion
Trésorier et Contrôleur

Jules Gagné
Directeur
de la Planification générale

Gilles Guévremont
Directeur
des Systèmes de gestion

Jean Y. Nadeau
Secrétaire et Directeur
du Contentieux

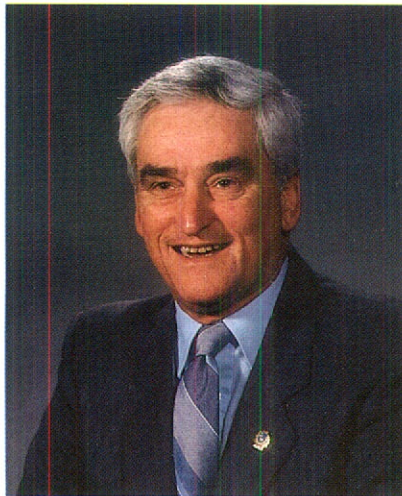
Pierre Primeau
Directeur par intérim
des Ressources humaines

Le conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Le gouvernement du Québec a adopté, le 19 juin 1985, la Loi 49, "modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et d'autres dispositions législatives".

Outre certaines dispositions visant à fournir un support mieux adapté aux besoins administratifs de la Communauté urbaine de Montréal et à préciser certains pouvoirs de la Communauté, cette loi avait également pour objet de constituer la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui succède ainsi à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Le principal changement qu'apporte cette loi concerne la composition d'un conseil d'administration qui, aux termes de la Loi, est formé de neuf membres, dont six choisis par le Conseil de la Communauté urbaine de Montréal parmi ses membres, soit trois élus de Montréal et trois élus des villes de banlieue, deux représentants des citoyens, un de Montréal et un de la banlieue, et le président du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal. Ces neuf membres qui composent le Conseil d'administration de la Société de transport ont été nommés le 18 décembre 1985 et ont siégé pour la première fois le 15 janvier 1986.



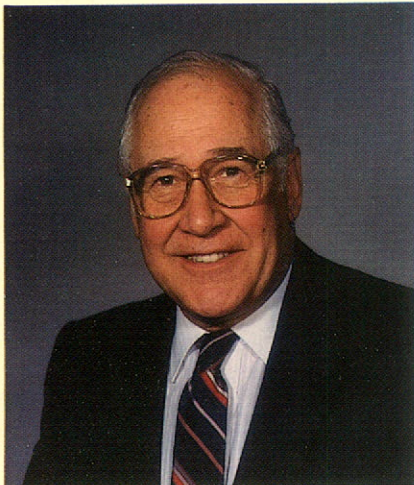
Yves Ryan, président
Maire de Montréal-Nord



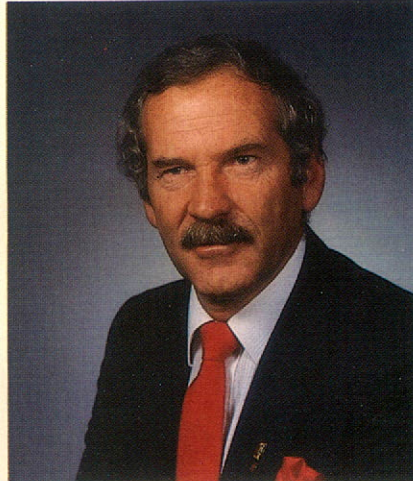
Yvon Lamarre, vice-président
Président du Comité exécutif
de la ville de Montréal



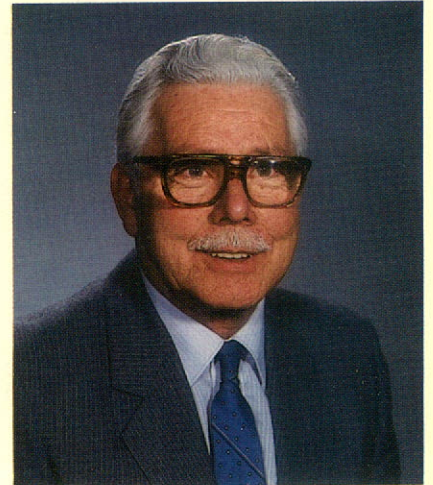
Michel Hamelin
Président du Comité exécutif
de la C.U.M.



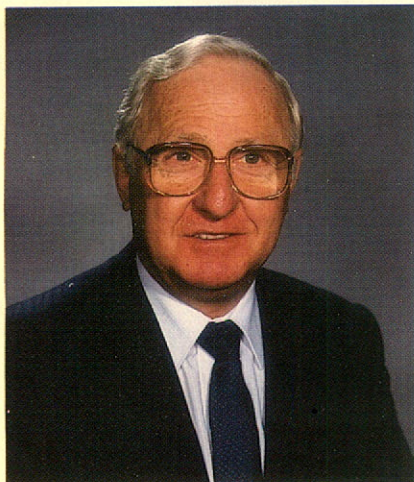
Malcolm C. Knox
Maire de Pointe-Claire



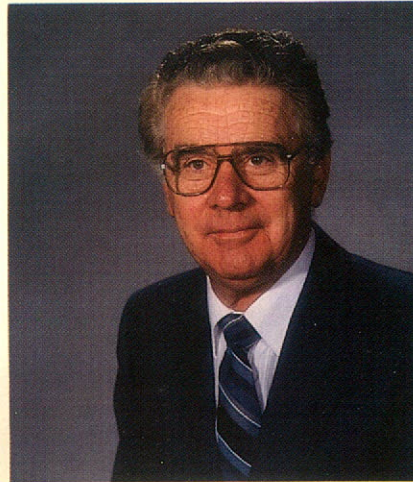
Michel Leduc
Maire de Ville LaSalle



Albert Beauregard
Représentant des citoyens



Jacques Martineau
Conseiller municipal de Montréal



Germain Roy
Conseiller municipal de Montréal



Henri Bessette
Représentant des citoyens

Rapport des vérificateurs

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

Nous avons vérifié les bilans des fonds d'exploitation, d'amortissement, d'immobilisations et de la dette à long terme de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1985 ainsi que les états des revenus et dépenses du fonds d'exploitation et des variations de la réserve pour remboursement d'obligations du fonds d'amortissement de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1985, ainsi que les résultats de ses opérations pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus et les usages particuliers de la comptabilité par fonds appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Comptables agréés

Raymond, Chabot, Martin, Poiré Associés.

Montréal
Le 24 février 1986

Bilan au 31 décembre 1985

Actif

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Fonds d'exploitation		
Encaisse	351 \$	1 122 \$
Débiteurs	11 019	7 459
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	87 684	96 075
Déficit d'exploitation de l'exercice à récupérer des municipalités	6 159	—
Déficit à récupérer des municipalités du territoire extérieur (note 3)	3 104	3 317
Avances au fonds de la dette à long terme	11 614	2 502
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	11 011	9 991
Dépôt pour fonds d'assurance	201	201
	131 143 \$	120 667 \$
Fonds d'amortissement		
Placements:		
Certificats de dépôt	1 035 \$	1 035 \$
Obligations, au coût amorti (valeur du marché; 3 349 \$, 3 355 \$ en 1984)	3 142	3 236
	4 177	4 271
Avances au fonds d'exploitation	2 939	1 916
	7 116 \$	6 187 \$
Fonds d'immobilisations		
Immobilisations, au coût (note 5)	312 906 \$	297 545 \$
	312 906 \$	297 545 \$
Fonds de la dette à long terme		
Montants disponibles au fonds d'amortissement pour le remboursement des obligations	7 116 \$	6 187 \$
Montants de revenus à prévoir pour le remboursement des dettes à long terme à la charge:		
Des municipalités desservies	10 191	12 850
Du gouvernement du Québec	90 557	87 165
	107 864 \$	106 202 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Passif*(en milliers de dollars)*

	1985	1984
Fonds d'exploitation		
Emprunts à court terme	46 100 \$	11 947 \$
Emprunt à payer (note 4)	30 146	40 194
Créditeurs	50 851	53 151
Dû au fonds d'amortissement	2 939	1 916
Excédent des contributions des municipalités sur le déficit d'exploitation de l'exercice	—	13 232
Soldes disponibles de règlements d'emprunt	1 107	227
	<u>131 143 \$</u>	<u>120 667 \$</u>

Fonds d'amortissement

Réserve pour remboursement d'obligations	7 116 \$	6 187 \$
	<u>7 116 \$</u>	<u>6 187 \$</u>

Fonds d'immobilisations

Mode de financement		
Immobilisations acquises et financées par:		
Fonds d'exploitation	185 368 \$	171 571 \$
Subventions	20 781	19 999
Dettes à long terme	106 757	105 975
	<u>312 906 \$</u>	<u>297 545 \$</u>

Fonds de la dette à long terme

Dû au fonds d'exploitation	11 614 \$	2 502 \$
Obligations (note 6)	96 250	103 700
	<u>107 864 \$</u>	<u>106 202 \$</u>

**Revenus et dépenses du fonds d'exploitation
de l'exercice terminé le 31 décembre 1985**

Revenus

(en milliers de dollars)

	1985		1984
	Budget révisé	Réel	Réel
Transport			
Voyageurs du territoire S.T.C.U.M.	185 495 \$	176 518 \$	158 149 \$
Service hors territoire	3 192	833	4 270
Service touristique et charte-partie	1 360	1 743	1 816
Service ferroviaire	4 497	4 422	4 191
	194 544	183 516	168 426
Autres revenus d'exploitation	4 298	5 018	7 027
Total des revenus d'exploitation	198 842	188 534	175 453
Subventions (note 7)			
Aux fins de fonctionnement:			
Territoire S.T.C.U.M.	79 500	85 741	87 926
Service ferroviaire	2 327	2 269	2 153
Relative aux laissez-passer (autobus et métro)	29 685	29 253	27 649
Relative aux laissez-passer (ferroviaire)	1 862	1 430	1 421
Aux fins d'immobilisations	20 395	19 882	20 159
Au transport adapté aux personnes handicapées	6 100	5 870	5 994
À la réalisation d'études ou de projets expérimentaux	100	—	20
Au déficit résiduel du service ferroviaire	15 222	14 801	14 482
	155 191	159 246	159 804
Intérêts à récupérer du gouvernement du Québec	3 915	3 351	5 113
Revenu reporté de l'année précédente	14 000	13 232	—
Déficit à la charge des municipalités desservies			
Service autobus et métro	83 989	90 254	79 703
Service ferroviaire	7 792	7 686	6 894
	91 781	97 940	86 597
Total des revenus	463 729 \$	462 303 \$	426 967 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Dépenses

	1985		1984
	Budget révisé	Réel	Réel
Exploitation			
Direction générale de l'Exploitation	347 \$	274 \$	277 \$
Service du Transport	177 074	177 074	163 895
Service de l'Entretien des véhicules	95 326	94 960	86 018
Service du Génie	70 767	70 479	67 471
Service de la Surveillance	7 150	7 139	6 692
Service de l'Approvisionnement	6 190	6 190	5 310
	356 854	356 116	329 663
Administration			
Direction générale des Services à la clientèle	4 501	4 495	3 678
Service de Trésorerie et Contrôle	8 150	7 878	7 466
Administration générale	2 513	2 509	2 952
Autres services	12 613	12 605	10 117
	27 777	27 487	24 213
Taxes, permis et contributions	10 027	10 026	7 123
Frais de financement	30 521	30 306	31 498
Achat d'autobus	4 137	4 137	—
Dépenses en immobilisations	3 200	3 120	5 000
Service ferroviaire	30 610	30 608	29 141
Dépenses imprévues	603	503	329
Total des dépenses	463 729 \$	462 303 \$	426 967 \$

**Variations de la réserve pour remboursement d'obligations
de l'exercice terminé le 31 décembre 1985**

	<i>(en milliers de dollars)</i>	
	1985	1984
Solde au début	6 187 \$	2 678 \$
Contributions et intérêts	4 486	3 509
	<u>10 673</u>	<u>6 187</u>
Rachat d'obligations	(3 557)	—
Solde à la fin	<u>7 116 \$</u>	<u>6 187 \$</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires au 31 décembre 1985

1 – Statut

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

2 – Énoncé des conventions comptables

États financiers:

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

Comptabilité par fonds:

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

Stocks de fournitures et de pièces de rechange:

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

Avances au fonds de la dette à long terme:

Ce poste représente le financement temporaire d'acquisitions d'immobilisations décrété par règlement d'emprunt et qui sera remboursé par voie d'émission d'obligations.

Engagements à payer:

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

Revenus et dépenses:

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

Immobilisations:

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

Notes complémentaires au 31 décembre 1985

3 – Déficit d'exploitation à récupérer des municipalités du territoire extérieur

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

4 – Emprunt à payer

Un emprunt de 70 339 813 \$ a été contracté d'une banque à charte canadienne le 1er décembre 1981, pour financer la part gouvernementale au déficit 1979. Le solde impayé au 31 décembre 1985 est de 30 145 635 \$. Cet emprunt est renouvelable annuellement. La subvention à recevoir correspondante est présentée à la rubrique Subventions à recevoir du gouvernement du Québec à l'actif du bilan du fonds d'exploitation.

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

5 – Fonds d'immobilisations

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Immobilisations acquises avant 1966	25 292 \$	25 737 \$
Immobilisations acquises depuis 1966:		
Terrains	2 060	2 048
Immeubles	37 460	36 451
Équipements et mobilier de bureau	30 070	27 446
Matériel roulant, autobus	195 301	183 541
Matériel roulant, autres	12 881	10 316
Actifs expropriés	4 679	4 679
Immobilisations engagées	5 163	7 327
	<u>312 906 \$</u>	<u>297 545 \$</u>

**Notes complémentaires
au 31 décembre 1985**

6 – Obligations

(en milliers de dollars)

	Autorisées et émises	1985	1984
Obligations sériées:			
10%, 10¼%, 10½%, remboursable 1 200 000 \$ par année, échéant le 17 novembre 1985	12 000 \$	— \$	1 200 \$
9¼%, 9½%, 9¾%, remboursable 1 500 000 \$ par année, échéant le 15 mars 1987	15 000	3 000	4 500
Taux préférentiel, remboursable 4 500 000 \$ par année, échéant le 15 septembre 1987 (a)	22 500	—	13 500
Taux préférentiel, remboursable 4 500 000 \$ par année, échéant le 15 septembre 1992 (a)	36 000	31 500	—
Obligations à fonds d'amortissement:			
8%, échéant le 1er décembre 1992	2 500	1 750	2 000
16¾%, échéant le 27 avril 1987 (b)	20 000	—	20 000
12¾%, échéant le 25 avril 1992 (b)	20 000	20 000	—
Taux préférentiel, rétractable, échéant le 15 avril 1992 (a)	22 500	—	22 500
12½%, échéant le 7 avril 1990	20 000	20 000	20 000
12⅙%, échéant le 27 mars 1991	20 000	20 000	20 000
		96 250 \$	103 700 \$

(a) Les obligations à taux préférentiel échéant le 15 septembre 1987 au montant de 13 500 \$ ainsi que les obligations à taux préférentiel rétractable échéant le 15 avril 1992 au montant de 22 500 \$ ont été refinancées à même l'émission des obligations à taux préférentiel échéant le 15 septembre 1992 au montant de 36 000 \$.

(b) De plus, les obligations 16¾% échéant le 27 avril 1987 ont été refinancées à même l'émission des obligations 12¾% échéant le 25 avril 1992 au montant de 20 000 \$.

Ces obligations sont des obligations directes et générales des municipalités du territoire de la Société. Ces municipalités sont conjointement et solidairement responsables avec la Société du paiement des intérêts et du capital des obligations.

7 – Subventions et répartition du déficit

Subventions:

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec, la Société est éligible à des subventions pour l'exercice 1985 dont les principales sont les suivantes:

- Une subvention aux fins de fonctionnement ne pouvant excéder 40% des revenus générés par les voyageurs des services réguliers du transport en commun et du manque à gagner sur les tarifs réduits. La subvention aux fins de fonctionnement est régie par des règles de plafonnement reliées aux contributions des municipalités;
- Une subvention relative aux laissez-passer calculée en fonction de la réduction consentie aux usagers du service régulier et ferroviaire;
- Une subvention relative à l'achat d'autobus et à la construction d'immeubles à un taux de 75% de la dépense d'immobilisations ou des frais de financement de la dette s'y rapportant;
- Une subvention égale à 75% des coûts du transport adapté aux personnes handicapées;
- Une subvention égale au déficit résiduel du service ferroviaire.

Répartition du déficit:

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

8 – Régime supplémentaire de rentes et bénéfices de maladie

Une évaluation actuarielle en date du 13 décembre 1985, établit que le déficit actuariel du régime supplémentaire de rentes, au 1er janvier 1985, était de 15 765 000 \$. Le déficit sera amorti d'ici 1996, conformément aux exigences de la loi des régimes supplémentaires de rentes.

Au 31 décembre 1985, les bénéfices de maladie accumulés sont estimés à 28 344 942 \$, compte tenu des salaires à cette date. Les employés ont droit au paiement comptant du solde des bénéfices accumulés au moment de leur départ.

Rédaction et coordination
Service des Relations publiques et
communautaires

Maquette et photographie
Division Production graphique et
audio-visuelle
