




Rapport annuel 2006

TRANSPORTER LE MONDE



Rapport annuel 2006

TRANSPORTER LE MONDE

Transporter le monde, c'est beaucoup plus qu'une signature. Ce sont des mots qui révèlent le sens profond de notre mission et de nos orientations. Ce sont les mots également que nous avons placés au cœur du virage corporatif amorcé en 2006. Ce virage, nous l'avons pensé, élaboré et réalisé pour nos clients et nos employés sans lesquels la STM n'existerait pas. Parce que notre entreprise, c'est d'abord une affaire de passion et une histoire de fierté.

NOTRE MISSION

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.

Pour soutenir cette mission, il faut des gens capables d'innover et d'opérer des changements concrets. En 2006, les dirigeants ont fait preuve de vision en amorçant un virage dont les effets bénéfiques continueront de se faire sentir au cours des prochaines années. Au-delà des modifications structurelles, ils ont développé des stratégies pour se rapprocher des gestionnaires et des équipes sur le terrain. Cette nouvelle façon de voir les relations avec les employés incarne des valeurs de respect et de reconnaissance.

NOS VALEURS

Pour accomplir sa mission, la STM préconise cinq valeurs qui inspirent des attitudes et encadrent les actions au quotidien.

LE TRAVAIL D'ÉQUIPE

LA RIGUEUR

LE RESPECT

LA RESPONSABILISATION

LA TRANSPARENCE



FAITS SAILLANTS

*« L'avenir des générations futures nous impose
de miser sur le transport collectif... »*

FAITS SAILLANTS

Augmentation de l'achalandage

363,3 millions de déplacements ont été réalisés en autobus et en métro en 2006, comparativement à 359,3 millions en 2005. Cette légère hausse de 1,1 % porte à 7,8 % la croissance totale des dix dernières années. Quant au transport adapté, il continue de voir son achalandage augmenter à un rythme fulgurant avec une hausse de 14 % par rapport à l'année dernière, pour un total de 1,9 million de déplacements. Ce résultat établit à près de 65 % la hausse des déplacements depuis dix ans. En trois ans seulement, l'achalandage du transport adapté a crû de près de 40 %.

Une très bonne année pour le transport adapté

Les déplacements de la clientèle faits exclusivement à bord de véhicules accessibles (minibus adapté ou taxi accessible) ont connu une hausse de 11,4 %. Ces 63 393 déplacements supplémentaires témoignent des efforts de la STM pour mieux accommoder la clientèle, pour qui le taux de refus frôle maintenant le 0 %. Le taxi régulier continue de générer la plus forte croissance de déplacements avec une hausse de 15,6 % depuis le début de 2006.

La croissance a également été remarquable au centre d'appels où, malgré l'achalandage accru, il y a eu une nette amélioration du temps d'attente. De plus, la satisfaction de la clientèle à l'égard du service de minibus et de taxi a atteint 86 % alors qu'en 2004, elle se situait à 66 %.

La performance du transport adapté a d'ailleurs été reconnue lors du congrès de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) dans la catégorie « Réalisation exceptionnelle » pour souligner les résultats hors du commun l'implantation du système ACCÈS 5.

Un nouveau directeur général

Le 8 mai 2006, le conseil d'administration nommait M. Yves Devin au poste de directeur général pour succéder à M. Pierre Vandelay qui occupait ces fonctions depuis 2003. Pour M. Devin, il s'agissait d'un retour à la STM, puisqu'il y a géré différentes unités administratives pendant une dizaine d'années. Reconnu pour sa vision très mobilisatrice des ressources humaines, il a mis en place une structure organisationnelle allégée laquelle regroupe les modes de transport autobus et métro au sein d'une même direction exécutive. Cette nouvelle façon de faire favorise une vision globale des enjeux permettant d'offrir un meilleur service à la clientèle et de réduire les coûts d'exploitation.

En 2006, la direction a pris des décisions qui engagent toute la structure corporative à mieux servir la clientèle et à mieux soutenir les employés qui œuvrent quotidiennement sur le terrain. Ces décisions, stratégiques à tous points de vue, permettront à la STM de se maintenir dans le peloton de tête des entreprises de transport les plus performantes et les mieux gérées.

Une très bonne
année pour le
transport adapté



« Notre volonté d'assurer la qualité de vie des Montréalaises et des Montréalais et l'avenir des générations futures nous impose de miser sur le transport collectif, et particulièrement sur le métro, comme vecteur de développement de cette métropole du XXI^e siècle qu'est devenue Montréal. Allié indispensable de la population montréalaise, sur le plan économique comme sur le plan environnemental, pièce maîtresse de notre patrimoine technique et artistique, notre métro est un instrument de progrès pour la collectivité montréalaise et la métropole du Québec. »

Gérald Tremblay

MAIRE DE MONTRÉAL



FAITS SAILLANTS

Feu vert pour le métro de demain : un projet de plus d'un milliard de dollars

La STM doit remplacer ses 336 voitures MR-63 qui ont été mises en service en 1966 lors de l'ouverture du métro. Ces voitures ont dépassé leur durée de vie utile et ont déjà été rénovées.

En septembre, la STM annonçait l'octroi d'un contrat de services professionnels pour le bureau de projet de l'acquisition de nouvelles voitures de métro. La STM franchissait ainsi une étape importante dans le processus qui mènera à l'acquisition et à la mise en service des nouvelles voitures de métro, et ce, dans le respect de l'échéancier annoncé au printemps 2006 qui prévoyait que le bureau de projet démarrerait au mois d'octobre.

Dirigé par la STM, le bureau de projet regroupe des spécialistes de divers secteurs de la Société et du groupement DST. Son mandat inclut notamment de soutenir l'exploitant dans la définition de ses besoins, de définir les nouvelles voitures, de préparer les spécifications techniques et les clauses commerciales, d'assurer la gestion de la qualité du projet et de gérer l'intégration opérationnelle.

Le métro célèbre ses 40 ans. Bravo!

En 2006, la STM a fait des célébrations du 40^e anniversaire du métro un puissant levier de mobilisation et d'appartenance, aussi bien pour les employés que pour la clientèle. Elle a voulu que la fête soit aussi spectaculaire et mémorable que l'inauguration officielle du métro, le 14 octobre 1966, par le maire Jean Drapeau. C'est pourquoi elle a élaboré, à l'intention de sa clientèle, de ses employés et de la population en général, diverses activités qui ont connu un franc succès. Exceptionnellement, comme ce fut le cas le jour de l'inauguration en 1966, le réseau intégré métro et autobus était accessible gratuitement de 5 h le matin du 14 octobre jusqu'à 1 h 30 la nuit suivante.

Toujours chef de file en matière d'accès à l'égalité

Lors du congrès 2006 de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), la STM a gagné un prix dans la catégorie « Rendement supérieur/Réalisations exceptionnelles pour entreprises » pour son Programme d'accès à l'égalité. Cette reconnaissance couronne les efforts investis par la Société pour intégrer les femmes, les Autochtones, les minorités visibles et les minorités ethniques au sein de l'entreprise. Compte tenu de sa grande expertise et des résultats atteints au cours des dernières années, la STM joue toujours un rôle de chef de file dans ce domaine. Elle compte 1 619 femmes et 836 membres des diverses communautés culturelles représentant respectivement 22 % et 11 % de son effectif global.



MESSAGES DES DIRIGEANTS

*« Parce que notre entreprise, c'est d'abord une affaire de passion
et une histoire de fierté. »*

MOT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

En acceptant de présider le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal en janvier 2006, j'ai voulu que cette année soit, pour l'entreprise, le début d'un temps nouveau. Je souhaitais que ma vision du transport en commun se traduise par un virage corporatif marqué au coin du dynamisme, de la modernité et de l'engagement dans la communauté. J'entendais aussi rajeunir l'organisation dans sa façon de fonctionner et l'amener à prendre conscience de l'importance de son rôle dans la réalisation d'un Montréal davantage axé sur le transport en commun. Le dévouement et l'engagement de la direction et des employés ont fait en sorte que le changement est bien amorcé. Ils ont aussi permis à la Société de présenter les bons résultats que vous pourrez constater au fil de votre lecture.

Les choix récents de la société et des divers paliers de gouvernements en matière de développement durable, d'environnement, ou encore de gouvernance, imposent aux organisations comme la nôtre de prendre des décisions, de poser des gestes qui respectent ces choix. C'est avec enthousiasme et détermination, consciente de la place qu'elle occupe au Québec, que la STM est déterminée à participer aux efforts de développement du transport collectif sur son territoire.

Bien que ses efforts soient ancrés dans le présent, la Société se prépare à l'avenir. À cette fin, elle a prévu consacrer des investissements majeurs pour maintenir en bon état son patrimoine et continuer d'offrir aux citoyens de la grande région de Montréal un service de transport en commun fiable, sécuritaire et attrayant.

Grâce aux décisions gouvernementales prises cette année en matière de financement, le transport en commun reprendra enfin la place qui lui revient. Ces nouvelles ressources permettront, entre autres, à la STM d'améliorer ses services et de se doter de moyens pour respecter son engagement en matière de développement durable pour le bien-être de la population et celui des générations à venir.

Je salue la vision de mes collègues élus de la Communauté métropolitaine de Montréal qui ont reconnu le métro comme un équipement métropolitain et accepté le principe qu'il devait être financé non seulement par les Montréalais mais aussi par les contribuables de la région. Une entente sur la formule de partage des coûts reste à conclure et j'ai bon espoir qu'elle réponde à nos attentes.

L'annonce du gouvernement du Québec, de la mise en place d'une nouvelle politique en matière de transport en commun et l'investissement de 100 M\$ supplémentaires par année pour son développement arrive à point nommé et démontre que le gouvernement partage notre conviction à l'effet que la lutte contre les gaz à effet de serre passe d'abord et avant tout par le transport collectif. Cette politique contribuera à l'atteinte des objectifs ambitieux de notre Plan d'affaires 2007-2011 et les investissements annoncés nous permettront de développer nos services, d'assurer le maintien de nos infrastructures et de nos équipements et de mettre en place des stratégies pour soutenir la croissance de l'achalandage. Ces initiatives donneront à la Société les moyens de mieux répondre aux besoins de déplacements dans la grande région métropolitaine. Tout cela va dans le sens de ma vision du développement du transport en commun.

Je salue avec enthousiasme l'arrivée de M. Yves Devin à la direction générale de l'entreprise et tiens aussi à remercier les membres du conseil d'administration, la direction et les employés de la STM pour l'excellent travail accompli au cours de cette première année de mandat de la nouvelle équipe.

Si le 40^e anniversaire du métro a été l'occasion pour la STM de célébrer et d'afficher sa fierté, au plan politique, on se rappellera de 2006 comme d'une année charnière dans l'histoire du financement du transport en commun au Québec.



- Claude Trudel

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Mon retour à la STM s'apparente en quelque sorte à un retour aux sources. La STM est certes une grande entreprise – la 16^e en importance au Québec –, mais c'est aussi une institution qui offre des services essentiels à la population et qui réunit des gens compétents et vraiment attachants. Conscient du travail à faire dans un contexte difficile, j'ai accepté le mandat de redresser la situation financière, d'améliorer les services à la clientèle et de renforcer la mobilisation des employés. Bien sûr, je n'y parviendrai pas seul, mais j'y investirai les énergies nécessaires pour insuffler un dynamisme nouveau et motiver l'organisation à l'importance de travailler ensemble à l'atteinte de ces objectifs.

Après avoir fait la tournée des lieux de travail et rencontré les différents partenaires, j'ai pu mieux saisir les impacts produits par la crise financière dans laquelle a été plongée l'entreprise depuis près de quinze ans. Heureusement, le processus de réflexion sur l'importance d'accorder un nouveau cadre financier au transport en commun a débouqué en 2006, le gouvernement du Québec ayant approuvé de nouvelles sources de financement dont la STM pourra bénéficier à compter de 2007. Ainsi, j'ai demandé à l'équipe de direction de travailler à l'élaboration d'un Plan d'affaires en lien avec les objectifs du Plan de transport de Montréal et à préparer un Plan marketing qui nous permettra de promouvoir nos initiatives et le transport en commun sur notre territoire.

Sensibles aux enjeux qui menacent la planète, le développement durable et le respect de l'environnement seront au cœur de nos actions et de nos décisions. Lors de mes rencontres avec les employés, j'ai été agréablement surpris de constater à quel point la STM était avancée. Un examen rapide des façons de faire a démontré que nous comptons plus d'une centaine d'initiatives responsables. Peu d'entreprises peuvent en dire autant! Mais nous voulons faire plus et figurer parmi les leaders en ce domaine. C'est le défi que nous nous sommes donné et que nous entendons réaliser grâce à la collaboration et à l'ingéniosité de nos employés.

Résolument engagée dans la voie de la modernisation, la STM est probablement l'entreprise qui a coordonné le plus grand nombre de chantiers en 2006 : prolongement du métro à Laval, réaménagement des voitures MR-73, rénovation de stations, remplacement des équipements fixes (Réno-Systèmes), construction de nouvelles loges dans le métro et implantation des nouvelles boîtes de perception dans les autobus, pour n'en citer que quelques-uns. Ces projets peuvent être réalisés grâce à la contribution des gouvernements provincial et fédéral, de l'Agence métropolitaine de transport et de la Ville de Montréal. Des sommes importantes sont investies dans ces projets et commandent une gestion exemplaire et des mesures de contrôle rigoureuses. Notre performance est reconnue, mais nous devons être à l'affût et poursuivre nos efforts pour accroître notre efficacité et notre efficience.

Je suis fier du travail qui a été accompli. Je suis fier des employés qui sont soucieux d'offrir des services de qualité dans des conditions parfois contraignantes. Je sais que cette entreprise peut améliorer son image et accroître son capital de sympathie auprès des Montréalais. J'ai l'intime conviction qu'avec les compétences, l'expertise et la volonté des membres du conseil d'administration, de la direction et du personnel, nous parviendrons à atteindre cet objectif.

Transporter le monde, c'est notre mission. Être reconnus pour la qualité de nos services, notre ambition.



Yves Devin
Yves Devin
DIRECTEUR GÉNÉRAL



PORTRAIT DE L'ENTREPRISE

« La STM est la plus grande société de transport au Québec. »

PORTRAIT DE L'ENTREPRISE

7 500 employés dont **60 %** travaillent en contact direct avec la clientèle et **90 %** sont syndiqués (six unités d'accréditation)

16^e entreprise en importance au Québec (selon le classement du journal Les Affaires)

Un patrimoine évalué à **10** milliards de dollars



1 600 autobus roulant sur **192** lignes dont **118** sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant



93 minibus de transport adapté



759 voitures de métro

4 lignes de métro desservant **65** stations (68 en 2007 avec l'ouverture des trois stations à Laval)


85 % des déplacements en transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal et **75 %** des déplacements au Québec

363 millions de déplacements par année en métro et en autobus et **1,9** million en transport adapté

Un puissant moteur économique

ACHALANDAGE (en millions de déplacements)

	2004	2005	2006
Autobus et métro	358,4	359,3	363,3
Transport adapté seulement	1,5	1,7	1,9
Total	359,9	361	365,2



LES GENS QUE NOUS TRANSPORTONS

*« Peu importe la raison,
le métro est toujours là pour me mener à bon port. »*

STEFANY DE MONTIGNY, CLIENTE

LES GENS QUE NOUS TRANSPORTONS

	Total STM	Métro	Autobus
REVENU DU MÉNAGE			
Moins de 20 000 \$	19 %	18 %	21 %
20 000 \$ à 39 999 \$	24 %	25 %	26 %
40 000 \$ à 59 999 \$	16 %	17 %	16 %
60 000 \$ à 79 999 \$	9 %	10 %	8 %
80 000 \$ à 99 999 \$	6 %	6 %	5 %
100 000 \$ et plus	6 %	6 %	5 %
Refus/NSP	18 %	17 %	19 %
ÂGE			
Moins de 18 ans	14 %	8 %	18 %
De 18 à 24 ans	23 %	26 %	21 %
De 25 à 64 ans	55 %	61 %	52 %
65 ans et plus	7 %	5 %	9 %
SEXE			
Femmes	56 %	54 %	57 %
Hommes	44 %	46 %	43 %
MOTIF			
Travail	42 %	48 %	39 %
Études	30 %	28 %	31 %
Autres	28 %	24 %	30 %
Résidents de l'île de Montréal			
	86 %	81 %	95 %
Proportion de clients provenant de ménages sans automobile			
	40 %	38 %	44 %
Longueur moyenne d'un déplacement STM : 8 km			
60 % des clients effectuent au moins une correspondance			

Source : Enquête Origine-Destination 2003

Dans sa préoccupation constante d'écouter, de consulter et de répondre aux besoins de ses clients et de ses employés, la STM a mené en 2006 un programme intégré de recherche. Parmi les études réalisées, deux visaient à recueillir de l'information devant servir à préciser le positionnement stratégique externe de l'entreprise au cours des prochaines années et à planifier des stratégies de mise en marché auprès de la clientèle. Il s'agit d'études sur l'image de marque et sur la segmentation de son marché. Elles serviront à l'élaboration du Plan d'affaires 2007-2011 qui s'articulera autour de cinq grands axes : la mobilisation, l'innovation et les projets stratégiques, la performance, l'écoute de nos clients, le développement et la mise en marché.

Une autre grande étude menée auprès de l'ensemble des employés a permis de tracer un diagnostic sur leur niveau de mobilisation. L'analyse des résultats sert à l'élaboration d'un plan de mobilisation qui permettra de développer un climat de travail favorable à l'atteinte des objectifs d'affaires de la STM.



LES GENS QUI FONT L'ENTREPRISE

« La STM s'estime privilégiée de pouvoir compter sur des employés dévoués... »

LES GENS QUI FONT L'ENTREPRISE

La qualité et la performance d'un réseau de transport en commun passent d'abord par l'engagement des équipes œuvrant à sa bonne marche. La STM s'estime privilégiée de pouvoir compter sur des employés dévoués qui, en plus de leurs qualités professionnelles, n'hésitent pas à faire plus chaque fois que cela est nécessaire.

L'effectif (employés permanents) au 31 décembre 2006

	2004	2005	2006
DOMAINE D'ACTIVITÉS			
Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	304	315	318
Contremaîtres	129	132	133
Gestionnaires	194	207	213
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	83	85	88
Professionnels syndiqués	192	193	201
Commis divisionnaires	170	201	202
Agents de surveillance	151	142	149
Employés de bureau syndiqués	598	609	633
Chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes	3 580	3 611	3 671
Employés d'entretien	1 918	1 894	1 887
Total	7 319	7 389	7 495

REPRÉSENTATION DES FEMMES

	2004	2005	2006
	19,5 %	20,7 %	22 %

REPRÉSENTATION DES MINORITÉS ETHNIQUES ET VISIBLES

	2004	2005	2006
	9,4 %	10,2 %	11,1 %

MOYENNE D'ÂGE DES EMPLOYÉS 46 ans

MOYENNE D'ANNÉES DE SERVICE 14,4 années

EMBAUCHE (excluant les réembauches)

	2004	2005	2006
	556	567	729*

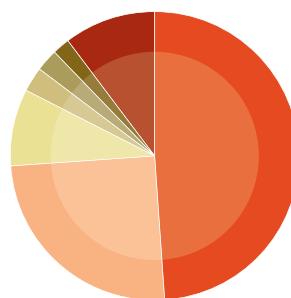
* dont 343 à des postes permanents

ADMISSIBILITÉ À LA RETRAITE

	2004	2005	2006
	936	1 076	1 071

SYNDICATS ET ASSOCIATIONS

89,98 % des employés sont représentés par six syndicats



- 48,98 % Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM (section locale 1983 – SCFP)
- 25,18 % Syndicat du transport de Montréal (employés d'entretien – CSN)
- 8,45 % Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun, SCFP 2850 – FTQ
- 2,70 % Syndicat des travailleuses et travailleurs de la STM – CSN
- 2,68 % Syndicat des professionnelles et professionnels de la STM
- 1,99 % Fraternité des constables et agents de la paix de la STM
- 10,02 % Employés non syndiqués

Il existe de plus quatre associations qui regroupent majoritairement des employés non syndiqués :
 Association des chefs d'opérations – Réseau des autobus — Association des chefs d'opérations – Réseau du métro
 Association des contremaîtres — Association des cadres et des professionnels de la STM



LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

« La STM demeure à l'écoute des besoins de ses clients et ajuste son offre de service en fonction des nouvelles demandes. »

LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

En plus de dédier des employés compétents au service à la clientèle, l'entreprise a à cœur de renouveler ses équipements de transport afin de maintenir, voire d'améliorer, le niveau de service, le confort et la sécurité des passagers. Pour ce faire, la STM participe au travail de différents groupes d'experts internationaux (*benchmarking*) qui partagent leur expérience et échangent sur leurs meilleures pratiques en matière d'exploitation, d'entretien et de services à la clientèle.

Le réseau d'autobus en quelques chiffres

192 lignes d'autobus (dont 20 en service de nuit)

11 voies réservées couvrant 45,5 kilomètres

PARC DE VÉHICULES

Autobus standards	560
Autobus à plancher surbaissé	1 033
Minibus de transport adapté	93
Minibus urbains	4

PONCTUALITÉ DES AUTOBUS (Performance exprimée en %)

	2004	2005	2006
Objectif (-1 min + 3 min)	82,6	83,0	83,7

KILOMÈTRES PARCOURUS

Autobus	70 458 062
Minibus de transport adapté	2 775 922

ACCIDENTS AVEC DOMMAGES IMPLIQUANT AUTOBUS OU MINIBUS (aux 100 000 km)

	2004	2005	2006
	4,61	4,62	4,13

LIGNES LES PLUS ACHALANDÉES

(Nombre de déplacements moyen par jour de semaine)

1.	67	Saint-Michel	40 400
2.	121	Sauvé/Côte-Vertu	37 000
3.	139	Pie-IX	36 000
4.	535	Voie réservée du Parc/Côte-des-Neiges	35 100
5.	69	Gouin	28 700

LIVRAISON DU SERVICE PLANIFIÉ

	2004	2005	2006
	99,51 %	99,31 %	99,15 %

Ponctualité
des autobus
83,7 %



LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

La STM demeure à l'écoute des besoins de ses clients et ajuste son offre de service en fonction des nouvelles demandes. C'est pourquoi, l'entreprise veille à être constamment en contact avec les élus et les citoyens de tous les secteurs de son territoire afin d'apporter des améliorations là où c'est possible.

Améliorations au service

En 2006, parmi les améliorations apportées, il faut retenir la refonte de la desserte dans l'arrondissement de Saint-Laurent, le nouveau réseau personnalisé mis en place à Pointe-aux-Trembles et à Montréal-Est, la création d'un service de navettes à l'intention des aînés, la création de la ligne 25 – Angus pour mieux desservir un secteur industriel et les modifications aux parcours des lignes 131 – de l'Assomption, 86 – Pointe-aux-Trembles, 30 – Saint-Denis/Saint-Hubert et 43 – Monselet.

Par ailleurs, l'entreprise a procédé à l'installation de 96 nouveaux abribus sur son territoire. De plus, dans l'objectif d'améliorer les conditions d'attente des quelque 1 700 clients qui se rendent quotidiennement à un arrêt d'autobus situé à proximité de la station de métro Sauvé, la STM y a aménagé un abribus triple. Développé en partenariat avec CBS Affichage Canada, cet abribus est le premier de ce type à être installé par l'entreprise.

Renouvellement du parc de véhicules

En matière d'équipements, la STM a une fois de plus démontré sa volonté d'offrir ce qu'il y a de plus performant et de mieux adapté à sa clientèle. Aussi, en décembre 2006, le conseil d'administration a approuvé l'achat de 202 autobus articulés urbains à plancher surbaissé. Ce projet, qui s'inscrit dans le cadre du Plan triennal d'immobilisations 2007-2009, fait partie des stratégies retenues pour mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière de ponctualité, de régularité et de diminution de l'entassement à bord des véhicules. Il vise à améliorer l'offre de service en augmentant la capacité sur neuf lignes à fort achalandage.

Le conseil d'administration a également approuvé le règlement d'emprunt pour procéder à un achat unifié d'autobus à plancher surbaissé standards avec les autres sociétés de transport du Québec. Pour la STM, cet investissement de 172 M\$ lui permettra d'acquérir 305 autobus. La livraison de ces autobus se fera graduellement chaque année, et ce, jusqu'en 2012.

Hommage à la prudence au volant

Dans l'exercice de leur travail, plusieurs chauffeurs font preuve d'une prudence exemplaire et évitent les accidents pendant des années. Certains arrivent même à n'avoir aucun accident évitable pendant 25 ans et plus. Pour obtenir cette reconnaissance, les chauffeurs doivent cumuler 1 450 heures de conduite sans accident évitable. Au total, ils sont 1 183 à avoir réalisé cet exploit en 2005. La prudence au volant a des retombées positives pour la clientèle, l'entreprise et les chauffeurs. C'est pourquoi, la direction a mis sur pied une activité de reconnaissance au cours de laquelle les chauffeurs émérites reçoivent un trophée et une épinglette attestant leurs résultats remarquables. Lors de cette soirée, 60 chauffeurs ont été honorés pour avoir atteint 25 à 30 ans de service sans accident en 2005.



LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

Le réseau du métro en quelques chiffres

4 lignes totalisant 66 km de voie et desservant 65 stations

PARC

Voitures 759 (dont 336 MR-63 et 423 MR-73)

KILOMÈTRES PARCOURUS (en service à la clientèle)

59 838 784

STATIONS LES PLUS ACHALANDÉES

1. Berri-UQAM	12 053 754
2. McGill	11 094 510
3. Henri-Bourassa	8 308 268
4. Guy-Concordia	7 327 361
5. Longueuil-Université-de-Sherbrooke	7 002 170

JOURNÉE LA PLUS ACHALANDÉE

Le jeudi 5 octobre avec 806 242 entrées.

FIABILITÉ

98,05 % des clients arrivent à l'heure.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS RETARDÉS DE 5 MINUTES ET PLUS*

Causes	2004	2005	2006	%
Méfais, personnes malades	2 547 793	2 319 323	2 219 843	-4
Matériel roulant	1 179 077	1 186 807	1 249 291	5
Exploitation des trains	301 490	183 444	208 099	13
Équipements fixes	393 915	527 943	374 536	-29
Causes externes	120 697	109 376	123 508	13
Divers	223 049	138 176	178 759	29
Toutes les causes	4 776 021	4 465 066	4 354 036	-2

* Ce tableau doit être lu en considérant que le métro a assuré plus de 219,1 millions de déplacements en 2006.

Toujours fiable malgré son âge

NOMBRE D'INCIDENTS DE 5 MINUTES ET PLUS

Causes	2004	2005	2006	%
Méfais, personnes malades	477	397	409	3
Matériel roulant	184	215	218	1
Exploitation des trains	70	53	42	-21
Équipements fixes	69	94	78	-17
Causes externes	24	16	15	-6
Divers	38	22	32	45
Toutes les causes	862	797	794	0

LIVRAISON DU SERVICE PLANIFIÉ

	2004	2005	2006
	99,06 %	99,64 %	100,09 %

98,05 %
des clients
arrivent à
l'heure



LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

Sous terre, la STM est tout aussi performante et soucieuse d'assurer le meilleur service possible, comme en témoignent les nombreuses réalisations de 2006.

Plus de service sur la ligne bleue

Depuis le 27 mars, la STM a amélioré l'offre de service sur la ligne 5 - bleue du métro en mettant à la disposition des voyageurs des trains composés de six voitures, du lundi au vendredi. Cependant, les fins de semaine, les jours fériés et pendant la période estivale (de la mi-juin à la fin d'août), le service est assuré par des trains de trois voitures, l'achalandage étant alors considérablement réduit.

Des voitures rénovées par les employés et appréciées de la clientèle

Les employés ont poursuivi la rénovation des 423 voitures MR-73. En décembre, ils avaient complété 30 % du programme, c'est-à-dire que 125 voitures avaient subi leur cure de rajeunissement. Les voyageurs bénéficient désormais d'améliorations concrètes telles :

.....
plus d'espace

.....
plus de barres d'appui simples et de soutien

.....
de nouvelles barres d'appui triples pour un meilleur équilibre

.....
une harmonie de couleurs et des textures attrayantes

.....
des bancs, cloisons et murs habillés de matériaux plus durables

.....
un nouvel éclairage comparable à la lumière naturelle

.....
une plus grande facilité à circuler près des portes et entre les bancs

.....
des bancs plus confortables

.....
une ventilation plus efficace



LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

Prolongement du métro à Laval

Au début de décembre, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), maître d'œuvre du projet, annonçait la fin des grands travaux du prolongement du métro à Laval. L'excavation et le bétonnage du tunnel sont terminés à 100 % ainsi que la pose de la voie et l'architecture des stations. Dans le cadre de ce prolongement, la STM a réalisé, en 2006, des travaux d'acquisition et d'installation d'équipements fixes pour une valeur de 60 M\$.

Les rails sont alimentés et des essais de mise en service ont débuté le 20 novembre. Au cours de ces essais, un premier train a roulé en vitesse normale d'exploitation sur le nouveau tronçon. Plusieurs autres tests ont aussi été effectués, notamment au niveau du fonctionnement intégré des composantes électriques et mécaniques des différents systèmes avec la commande centralisée dans les trois nouvelles stations. La durée de ces tests est évaluée à environ six mois.

Rénovation de certaines stations

Au cours de l'année 2006, la STM a procédé à des travaux de rénovation aux stations Papineau et Côte-Vertu. Chaque fois, tout a été mis en œuvre pour minimiser les inconvénients, de même que pour maintenir la qualité et l'offre de service. Cette performance est le reflet de la préoccupation quotidienne de la STM à l'égard des usagers.



LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

L'information à la clientèle

PAGE INFO STM DU JOURNAL *MÉTRO*

Le journal *Métro* a fêté le 5^e anniversaire de son lancement officiel le 28 février 2006. Numéro un des quotidiens gratuits à Montréal, *Métro* occupe le troisième rang des quotidiens de langue française au Québec avec ses 265 000 lecteurs chaque jour de semaine. Né à Stockholm en 1995, *Métro* est publié en 18 langues dans près de 90 villes à travers le monde. La STM est l'une des très rares sociétés de transport à y publier, du lundi au vendredi, une page d'information destinée à la clientèle.

249 pages *Info STM* ont été produites avec un taux de satisfaction moyen de 80 %.

SITE WEB (en millions de visiteurs)	2004	2005	2006
	8,4	9	13,9

Près de 16 200 personnes ont utilisé l'inscription en ligne pour postuler un emploi à la STM. La réalisation du site @recrutement-interne allant bon train, les employés bénéficieront des mêmes fonctionnalités pour poser leur candidature à l'interne dès 2007.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE AUTOBUS : 10 784 767 appels, soit une moyenne de 29 547 appels par jour

LIGNE TÉLÉPHONIQUE STM-INFO : 824 503 appels

PLANIBUS : 5 000 000, soit 1 250 000 distribués gratuitement quatre fois au cours de l'année

INFOBUS : 18 000, soit 4 500 horaires installés aux arrêts d'autobus quatre fois au cours de l'année

PLAN DU RÉSEAU : 280 000 distribués gratuitement à la clientèle

PLAN DU MÉTRO : 900 000 distribués gratuitement à la clientèle

COMMENTAIRES ET PLAINTES	2004	2005	2006
	17 600	17 862	21 229*

* Alors que le nombre de plaintes est en baisse au Réseau du métro, celui du Réseau des autobus enregistre une hausse. Le manque de véhicules, lié à l'entretien des autobus à plancher surbaissé de première génération, représente la principale raison de cette augmentation. À cet égard, la STM a déjà entrepris des pourparlers avec le ministère des Transports du Québec et NovaBus-Volvo pour se départir plus rapidement de ces autobus.

STIQUE

STM

JAN
FÉV
MAR
AVR
MAI

CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE

« Le transport en commun est sans contredit un facteur structurant du développement économique et social de Montréal. »

CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE

Le transport en commun est sans contredit un facteur structurant du développement économique et social de Montréal. Des centaines de milliers de personnes l'utilisent chaque jour pour se rendre au travail, aux études ou pour les loisirs. Les dépenses d'exploitation et les investissements de la STM se traduisent par la création de milliers d'emplois directs et indirects. De plus, l'entreprise génère plusieurs millions de dollars en impôt et en taxes pour les différents paliers de gouvernement.

DES INVESTISSEMENTS MOYENS DE 414 M\$ PAR ANNÉE

6,2 G\$ d'investissements sur 15 ans :

6,1 G\$ pour le maintien des actifs (98 %)

77 M\$ pour l'amélioration des services

98 M\$ pour l'amélioration de la performance

Des tarifs toujours abordables

La STM met en place des orientations stratégiques pour encadrer les prochaines hausses de ses tarifs. Ces orientations prennent en compte l'indexation de l'indice des prix à la consommation (IPC) et l'indice des prix au transport (IPT). Elles supposent aussi la participation des clients à un niveau de 50 % des dépenses et l'ajustement du rabais tarifaire à 40 % d'ici cinq ans. Sur le plan de la tarification, la STM se classe parmi les sociétés de transport offrant les tarifs les plus bas en Amérique du Nord.

Programme triennal d'immobilisations

Le Programme triennal d'immobilisations regroupe les prévisions de dépenses d'investissements pour 2006-2008 et leurs effets sur les années suivantes. Ces investissements visent à maintenir en bon état le patrimoine et à continuer d'offrir aux citoyens de la grande région de Montréal un service de transport en commun fiable, sécuritaire et attrayant. Pour la période 2006-2008, la STM consacrera, avec l'aide de ses partenaires financiers, un total de 1,1 G\$ dans des projets de nature capitalisable dont 804 M\$ dans des projets subventionnés, 222 M\$ dans des projets non subventionnés et 53 M\$ dans des projets divers qui seront financés à même le budget d'exploitation.

CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE

Dépenses par secteur

La portion des investissements de 2006 consacrée au Réseau du métro s'élève à 139 M\$ et ces sommes ont servi essentiellement à poursuivre le programme Réno-Systèmes, afin de préserver la fiabilité, la disponibilité et la sécurité de ses équipements fixes, et à débiter la phase II de son programme Réno-Stations qui vise, entre autres, la restauration de certaines stations, structures auxiliaires, tunnels et œuvres d'art, la mise aux normes des systèmes de prévention d'incendie ainsi que l'amélioration de l'accessibilité aux personnes ayant une déficience visuelle. De plus, ces investissements de 2006 ont permis de poursuivre le projet de rénovation des voitures de métro acquises en 1973.

Au Réseau des autobus, les investissements 2006 totalisent plus de 40 M\$ et ont permis essentiellement de remplacer les autobus urbains et d'améliorer la fiabilité des autobus à plancher surbaissé. Cette somme a également permis la réfection et la mise aux normes de certains centres de transport, l'acquisition d'un système informatique de gestion des assignations chauffeurs et de continuer les études pour les projets d'agrandissement et de réaménagement du Centre de transport Legendre et du Centre de carrosserie.

Les projets de nature administrative, quant à eux, se chiffrent à 31 M\$ et comprennent principalement l'implantation d'un système de vente et perception et l'implantation de systèmes informatiques supportant la gestion des accidents du travail et la gestion de l'entretien.

Au cours des prochaines années, et grâce à la contribution financière du gouvernement fédéral dans le cadre du Programme Sûreté-Transit, la STM réalisera divers projets pour accroître la sécurité dans ses installations. Elle sera ainsi en mesure de raffiner ses procédures et de mieux se préparer à faire face aux actes de violence qui pourraient être perpétrés dans son réseau.

Des contributions importantes

Tous ces investissements sont rendus possibles grâce, notamment, à l'importante contribution financière du ministère des Transports du Québec dans le cadre de son Programme d'aide au transport en commun. Les gouvernements du Canada et du Québec, par le biais de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL), verseront à la STM une aide financière de 366 M\$, à la condition que la Ville de Montréal assume 15,5 % des dépenses des projets d'infrastructures que la Société soumettra, soit 67 M\$. La STM se réjouit de l'existence de ce programme qui lui permettra de disposer d'une somme totale de 433 M\$ pour ses dépenses d'infrastructures.

De 2002 à 2006, la Société a investi 876,2 M\$, ce qui représente 9,8 % de la valeur de remplacement du patrimoine évalué à 10 G\$.

CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE

Une saine gestion des finances

Un SWAP (opération de couverture) a permis à la STM de stabiliser le coût du carburant diesel à une valeur inférieure à ce qu'il aurait été sur le marché flottant et de contenir les dépenses en 2006. De plus, les excellentes évaluations de crédit obtenues par l'entreprise ont suscité l'attention des investisseurs d'outre-mer et lui permettent d'obtenir des taux d'intérêt avantageux. En effet, les firmes Standard Et Poor's et Dominion Bond Rating Service (DBRS) ont confirmé une fois de plus la qualité de la gestion de la STM en maintenant leur cote respective de A+ et A (high). Grâce à cette saine gestion, la STM est parvenue à diminuer le déficit prévu de 32 M\$ à 13,6 M\$ selon les normes du *Manuel de présentation de l'information financière municipale* au Québec, tel que présenté à la note 31 des états financiers consolidés au 31 décembre 2006.

Les régimes de retraite ont 50 ans

L'année 2006 marquait le 50^e anniversaire des régimes de retraite de la STM. Plusieurs actions ont été entreprises afin de continuer à améliorer la performance de ces régimes. Parmi celles-ci : le remplacement du système d'administration pour faire face à la hausse du nombre de départs à la retraite, la révision du relevé personnalisé annuel afin de toujours mieux informer les participants et la mise en service du site Web monregime.stm.info. Il faut également mentionner la révision en profondeur de la politique de placement qui vise, d'une part, à mieux profiter des nouvelles réalités du marché et, d'autre part, à optimiser le rendement et à minimiser les risques.

Le projet Vente et perception

Grâce au travail de chaque partenaire du projet Vente et perception, d'importantes réalisations ont été accomplies au cours de l'année en prévision de l'arrivée du système centralisé, des équipements et de la carte à puce au printemps 2008. La carte à puce deviendra un support de titres utilisé par plusieurs organisations et sociétés de transport dans la région de Montréal et dans la ville de Québec. Déjà, plus d'une centaine d'employés ont suivi des séances de familiarisation, ce qui leur permettra de mieux intégrer les changements dans leur secteur d'activité respectif.

Des étapes essentielles ont été franchies en 2006, telles le début de l'implantation des nouvelles loges dans les stations de métro ainsi que l'installation et la mise en service de nouvelles boîtes de perception électroniques dans les autobus, lesquelles doivent être complétées au début de 2007. Grâce aux observations recueillies auprès des chauffeurs, des employés d'entretien et des clients, des améliorations ont été apportées à cette nouvelle boîte pour la rendre encore plus conviviale et facile à utiliser.



CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE

Un projet pilote visant à aider les chauffeurs dans l'application des consignes de perception a par ailleurs été mené sur trois lignes d'autobus desservies par le Centre de transport Mont-Royal. Des agents de surveillance en uniforme ont sensibilisé les clients à l'importance de payer le coût complet de leur déplacement ou d'être en possession d'un titre de transport valide et, le cas échéant, d'une carte d'accès au tarif réduit. Ce projet pilote se poursuit et les agents de surveillance seront présents sur les lignes les plus problématiques à des endroits et à des moments ciblés.

Le projet vise à réduire significativement le manque à gagner résultant de la fraude, à améliorer la perception et la sécurité des recettes et à fournir aux employés des outils pour leur permettre de réaliser une perception efficace et efficiente.

Les partenariats pour développer le potentiel commercial

Le conseil d'administration a autorisé la création de la société en commandite Transgesco en mai 2003. Entité distincte de la STM, Transgesco s.e.c. a pour objectif de réaliser divers partenariats avec des intervenants du secteur privé afin d'assurer le développement du potentiel commercial de la STM. Jusqu'à maintenant, les principales filiales créées par Transgesco s.e.c. sont : Métrocom s.e.c. et Métrovision s.e.c.

Métrocom s.e.c. a pour mandat d'assurer la location, la gestion et le développement des aires commerciales du réseau du métro de la STM. Ainsi, en 2005, quatre nouvelles haltes commerciales ont été aménagées à la station Lionel-Groulx, et six nouvelles seront complétées en 2007 à la station McGill.

Métrovision s.e.c. vise l'implantation d'un réseau d'affichage numérique dans les stations. Jusqu'à maintenant, les écrans diffusant des informations intéressantes pour les voyageurs ont été déployés dans deux stations, soit Berri-UQAM et McGill, et deux autres stations devraient s'ajouter en 2007. Pour l'année 2006, ces partenariats ont généré des bénéfices de 3 229 576 \$ en progression de 8,9 % par rapport à 2005.

CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE

Émission de cartes d'accès au tarif réduit

Afin d'avoir droit au tarif réduit, les écoliers, les étudiants et les personnes âgées doivent se procurer une carte d'accès au tarif réduit. La Carte d'or, destinée aux personnes de 65 ans et plus est valide à vie mais la Carte d'écolier et la carte Privilège doivent être remplacées chaque année. Afin de faciliter l'obtention de ces cartes, la STM, en collaboration avec le studio Photo Art, effectue à chaque année une tournée des établissements scolaires afin d'effectuer la prise de photo et l'émission de ces cartes. En 2006, 169 établissements ont été visités et environ 170 000 cartes ont été émises.

Résultats consolidés
(en milliers de dollars)

PRODUITS D'EXPLOITATION	
Voyageurs	394 734
Contribution de la Ville de Montréal	278 000
Subventions du gouvernement du Québec	27 993
Contributions régionales	52 356
Contribution du Réseau de transport de Longueuil	1 803
Autres revenus	23 280
	778 166
CHARGES D'EXPLOITATION	
Service autobus et métro	695 021
Service de transport adapté	39 674
	734 695
BÉNÉFICES AVANT LES ÉLÉMENTS SUIVANTS 43 471	
Contributions et subventions gouvernementales	60 353
Intérêts et frais de financement	(38 787)
Amortissement des immobilisations corporelles	(77 284)
Amortissement des actifs incorporels	(6 396)
Excédent de la charge relative aux avantages sociaux futurs sur les contributions versées	(7 035)
Produits issus des placements du fonds d'amortissement	5 317
	(63 832)
PERTE NETTE (20 361)	

Grille tarifaire

	2004	2005	2006
CAM			
Tarif ordinaire	59 \$	61 \$	63 \$
Tarif réduit	31 \$	32,50 \$	33,75 \$
CAM HEBDO			
Tarif ordinaire	18 \$	18 \$	18,50 \$
Tarif réduit	9,50 \$	9,75 \$	10,25 \$
LISIÈRE DE SIX TICKETS			
Tarif ordinaire	11 \$	11,25 \$	11,50 \$
Tarif réduit	5,50 \$	5,75 \$	6 \$
ESPÈCES			
Tarif ordinaire	2,50 \$	2,50 \$	2,50 \$
Tarif réduit	1,25 \$	1,25 \$	1,50 \$
CARTE TOURISTIQUE			
1 jour	8 \$	8 \$	9 \$
3 jours	16 \$	16 \$	17 \$

Vente de titres de transport
(en milliers de dollars)

	Tarif ordinaire	Tarif réduit
CAM	139 598	54 902
CAM HEBDO	28 485	2 531
LISIÈRE DE SIX TICKETS	66 905	13 594
ESPÈCES	51 137	3 839
CARTE TOURISTIQUE		
1 jour	440	
3 jours	866	

(en milliers de titres)

	Tarif ordinaire	Tarif réduit
CAM	2 217	1 627
CAM HEBDO	1 540	247
LISIÈRE DE SIX TICKETS	34 907	13 594
ESPÈCES	20 455	2 560
CARTE TOURISTIQUE		
1 jour	49	
3 jours	51	

A worker in a blue uniform and safety gear is operating industrial machinery in a factory setting. The scene is illuminated with a strong orange-red light, creating a dramatic atmosphere. The worker is positioned on the left, facing right, and is holding a control lever. The machinery is complex and industrial, with various pipes, valves, and mechanical components. The background shows a large, dark industrial structure, possibly a water treatment tank or a large machine. The overall scene conveys a sense of industrial activity and environmental management.

CONTRIBUTION À L'ENVIRONNEMENT

« Outre la modernisation des équipements servant au traitement des eaux usées industrielles, beaucoup d'efforts ont été déployés pour mieux encadrer l'utilisation et l'entretien de ces appareils. »

CONTRIBUTION À L'ENVIRONNEMENT

Un autobus transporte autant de passagers que 50 automobiles... et pollue jusqu'à 18 fois moins.

Une seule rame de métro transporte autant de personnes qu'une quinzaine d'autobus et ce, sans émission de polluant.

Signataire de la Charte du développement durable de l'Union internationale des transports publics (UITP), la STM s'est engagée à favoriser la prépondérance du développement durable, à influencer les politiques nationales, à faciliter la formation et l'accompagnement du personnel et à évaluer périodiquement la qualité des pratiques.

Programme triennal de protection de l'environnement

La STM a adopté un Programme triennal de protection de l'environnement élaboré en collaboration avec plusieurs intervenants de tous les secteurs et dont la mise en place s'est échelonnée de 2003 à 2005 inclusivement. Au terme de ce plan triennal, elle constate avec fierté que plus de 85 activités ont été réalisées.

Eau

Outre la modernisation des équipements servant au traitement des eaux usées industrielles, beaucoup d'efforts ont été déployés pour mieux encadrer l'utilisation et l'entretien de ces appareils. Un audit sur le Programme de maintien préventif (PMP) a permis d'établir une routine afin de maintenir ces équipements en bon état et une formation a été donnée aux employés qui les entretiennent. De plus, une procédure pour le lavage des escaliers mécaniques a été mise en place en vue de prévenir la contamination des eaux d'infiltrations qui s'écoulent dans le tunnel.

Air

L'installation d'un dépoussiéreur dans la chambre de sablage au jet a permis de se conformer à la réglementation en vigueur. Une amélioration a aussi été remarquée concernant l'émission des composés organiques volatils (COV) contenus notamment dans la peinture. En adoptant de bonnes pratiques, la STM a réussi à réduire les émissions, entre autres par l'utilisation de peinture provenant d'un fournisseur unique et par l'acquisition d'équipements de nettoyage des fusils plus performants. Des progrès ont également été enregistrés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce au rajeunissement du parc d'autobus et aux différentes initiatives environnementales comme le programme de conduite écologique.

Sol

De nombreux travaux de mise à niveau des équipements pétroliers ont été réalisés. Des réservoirs souterrains ont été retirés, des boîtes de captage ont été installées sous les distributrices de carburant, des pistolets anti-déversement ont été acquis et le système kilo-carburant (système mesurant la consommation de carburant des autobus et qui sert entre autres au programme de conduite écologique) a été modernisé. Des plans de réhabilitation des sols contaminés du site Saint-Henri et du Centre de transport Frontenac ont permis de récupérer une bonne partie de la phase flottante d'hydrocarbures et de réduire les risques associés.

CONTRIBUTION À L'ENVIRONNEMENT

Matières résiduelles

Des efforts importants ont été fournis pour implanter un programme visant la récupération du papier et du carton. Une presse pour la récupération du papier a été installée en 2006 à l'atelier des Grandes révisions (GR), s'ajoutant à celle existant déjà pour le carton à l'atelier Crémazie. De plus, dans le cadre de la campagne *Un métro qui nous est propre*, menée en partenariat avec Médias Transcontinental et Cascades inc., 214 bacs ont été placés dans l'ensemble du réseau du métro pour récupérer les journaux. Après un an, 560 tonnes de papier avaient été récupérées, soit l'équivalent de 9 500 arbres préservés.

Les 67 transformateurs de puissance aux BPC ayant atteint la fin de leur vie utile ont tous été enlevés sauf un, et ce, pour des raisons opérationnelles.

Matières dangereuses résiduelles

Malgré un taux de récupération grandissant des matières dangereuses résiduelles (MDR), la STM poursuit ses efforts de réduction à la source. L'utilisation optimale du camion aspirateur servant à récupérer les boues provenant des équipements de traitement des eaux usées industrielles et la réutilisation des solutions de lavage de pièces à l'atelier GR ont fait partie des projets adoptés pour réduire le volume de matières à éliminer.

Ces résultats encourageants sont en grande partie attribuables à l'implication des employés et des gestionnaires dans la valorisation des objectifs du programme de protection de l'environnement.

Le programme Conduite écologique

Le programme *Conducteur averti*, qui vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), est une initiative de Ressources naturelles Canada qui a été reprise à la STM sous le nom de *Conduite écologique*. Débutée aux centres de transport Anjou et Legendre à la fin de 2005, la formation des chauffeurs à la conduite écologique s'est poursuivie dans d'autres centres tout au long de l'année. À la fin de décembre, 1 489 chauffeurs, soit plus de 50 % de l'effectif, avaient suivi la formation de deux jours et on estime à 2 540 888 kg la réduction des émissions de GES, ce qui équivaut au retrait de la circulation de 578 automobiles roulant en moyenne 20 000 km par année.

En plus de ses effets bénéfiques sur l'environnement, ce type de conduite favorise une conduite en douceur, augmente le sentiment de sécurité, diminue le stress et permet une meilleure maîtrise de l'environnement routier.

Le programme *Conduite écologique*, implanté en 2005, a déjà permis de réduire les GES de plus de 2 500 tonnes, ce qui équivaut au retrait de la circulation de 578 autos.



CONTRIBUTION À L'ENVIRONNEMENT

Couper le moteur pour mieux respirer

À l'automne, la STM a adopté le slogan « Vous ne roulez pas? Coupez le moteur! », confirmant ainsi son adhésion à la campagne de la Ville de Montréal visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par les véhicules dont le moteur tourne alors qu'ils sont immobiles.

Des affiches rappelant aux chauffeurs de couper le moteur ont été installées sur les terrains de tous les centres de transport et, au cours de l'année 2007, cet affichage s'étendra aux terminus et à tout endroit où leurs véhicules sont susceptibles de s'immobiliser pendant plusieurs minutes. Ces affiches rappellent de plus que laisser tourner inutilement le moteur constitue une infraction passible d'une amende. Le syndicat des chauffeurs a entériné cette initiative, tant par conscience environnementale que par souci du respect de la réglementation.

Une campagne pour le développement durable

En mars, la STM s'est jointe aux huit autres grandes sociétés de transport du Québec qui composent l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) pour lancer une campagne nationale de communication. Sous le thème « Super Héros du développement durable », cette campagne visait à valoriser la contribution exceptionnelle des clients du transport en commun à la qualité de l'environnement et au développement économique. Elle lançait de plus un message sans équivoque : la lutte contre l'effet de serre et le smog passe d'abord et avant tout par des investissements majeurs en transport en commun.

Journée *En ville, sans ma voiture*

Pour une quatrième année, la STM s'est associée à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) comme partenaire majeur de la journée *En ville, sans ma voiture*, un événement dédié au développement durable tenu au centre-ville de Montréal, le 22 septembre. À cette occasion, un périmètre a été fermé à la circulation de 9 h 30 à 15 h 30 et la population était invitée à participer à une foule d'activités.

Une fois de plus, le stand de la STM – sous le thème de la conduite écologique – a accueilli de nombreux visiteurs, comme en témoignent les résultats du concours qui a récolté plus de 1 900 inscriptions.

La brigade d'information de l'entreprise était sur place pour distribuer des plans du réseau et divers dépliants au public. Les visiteurs étaient invités à monter à bord d'un autobus à plancher surbaissé maquillé aux couleurs du programme de *Conduite écologique* et deux agents de formation étaient disponibles pour répondre à leurs questions. Ils pouvaient de plus y rencontrer un client en fauteuil roulant qui utilise souvent ce type d'autobus accessible dans ses déplacements.



CONTRIBUTION SOCIALE ET CULTURELLE

*« La STM participe activement à la vie de la ville et
à l'accueil des gens venus d'ailleurs. »*

CONTRIBUTION SOCIALE ET CULTURELLE

Tout au long de l'année, la STM et ses employés s'impliquent dans les grandes activités sociales, culturelles et sportives qui attirent une foule de Montréalais et beaucoup de touristes. Que ce soit en tant que transporteur officiel, en accueillant différentes formations dans ses installations ou en donnant de la visibilité par le biais de ses espaces publicitaires ou de la page qu'elle publie quotidiennement dans le journal *Métro*, la STM participe activement à la vie de la ville et à l'accueil des gens venus d'ailleurs.

L'offre de service est régulièrement améliorée lors d'événements générant un fort achalandage et des services de navettes sont souvent mis en place pour faciliter les déplacements des participants. La gratuité sur tout le réseau est même parfois offerte, comme à l'occasion de la *Fête des enfants de Montréal* alors que les familles n'ont qu'à se procurer un laissez-passer pour accéder aux réseaux d'autobus et de métro pendant les deux jours que durent les célébrations. À certaines occasions, telles le *Défi sportif* et les *Journées de la culture*, la STM offre aussi le transport aux personnes handicapées afin de leur permettre de participer à la vie montréalaise.

Dans le domaine culturel, les activités suivantes font partie de celles qui ont bénéficié, d'une façon ou d'une autre, du soutien de la STM :

La Journée des musées montréalais

La poésie prend le bus et le métro

Jumelage poétique Montréal-Paris

Le métro chante Verdi (Opéra de Montréal)

Mozart prend le métro (Opéra de Montréal)

Aïda sous les étoiles (Opéra de Montréal)

La musique classique, c'est pour tout le monde

Les Journées de la culture

« Quand dans l'autobus
quelqu'un épluche une orange
mars sent la Floride »



LINE MICHAUD
FINALISTE, CONCOURS *ET SI J'ÉTAIS POÈTE?*

CONTRIBUTION SOCIALE ET CULTURELLE

Parmi les manifestations sociales dans lesquelles l'entreprise et ses employés se sont impliqués au cours de l'année 2006, nous retrouvons :

.....
La Fête des neiges de Montréal

.....
La Fête des enfants de Montréal

.....
Le Festival Montréal en lumière et sa Nuit blanche

.....
La Semaine d'actions contre le racisme (Rallye exclusion zéro)

.....
La Semaine québécoise de la déficience intellectuelle

.....
La Semaine québécoise des familles

.....
Le Mois du Mont-Royal

.....
Le Jour de la terre

.....
 Plusieurs rendez-vous sportifs ont aussi profité de l'expertise des employés au cours de l'année dont les suivants :

.....
Le Défi sportif pour athlètes handicapés

.....
Le Tour de l'île

.....
Le Circuit mondial de volley-ball de plage

.....
Les Outgames mondiaux

.....
Le Grand Prix du Canada

.....
Les matchs des Alouettes

.....
Le Grand Prix Champ Car de Montréal

De plus, le 20 décembre, la STM était en vedette lors du 34^e *Gala Sports-Québec* télévisé en direct sur les ondes du Réseau des sports (RDS). Haut en couleurs et ponctué de prestations d'artistes invités, ce gala s'est avéré une vitrine privilégiée pour la STM. L'entreprise a de plus fait des heureux en tant que commanditaire du prix de la fédération sportive de l'année.

Le *Gala Sports-Québec* est le seul événement de reconnaissance des athlètes et des artisans (entraîneurs, officiels, bénévoles et bâtisseurs) du sport québécois. La STM est fière d'avoir participé à cet événement qui aura permis d'encourager les jeunes athlètes à l'atteinte de l'excellence sportive, tout en rappelant les avantages qu'offre le transport en commun.



LE FESTIVAL MONTRÉAL EN LUMIÈRE
 ET SA NUIT BLANCHE



CONTRIBUTION DANS LA COMMUNAUTÉ

*« Voir des gens qui pensent aux autres, cela est Noël, le Vrai.
Aucun cadeau ne peut remplacer ce geste d'amour. »*

DANIELLE, QUI A REÇU UNE PANIER DE NOËL

CONTRIBUTION DANS LA COMMUNAUTÉ

Les qualités et les compétences des employés de la STM dépassent, et de loin, celles qui leur sont nécessaires dans l'exercice de leurs fonctions quotidiennes. Parce que leur travail est au cœur de la vie de bien des personnes, ils ont à composer avec l'urgence et les situations imprévues. Les tragédies humaines et sociales, de même que les accidents qui ont marqué 2006, ont obligé les employés à s'organiser rapidement pour répondre aux nouveaux besoins de la clientèle. Voilà autant de raisons pour que la STM renouvelle sa façon de voir les liens qu'elle entretient avec ses employés. En se rapprochant d'eux, l'entreprise veut ainsi démontrer son respect et sa reconnaissance.

Déraillement d'un train du CP

Le 17 février, des vents violents causaient le déraillement d'un train de marchandises du Canadien Pacifique, privant du même coup les clients de la ligne de train de banlieue Montréal/Delton-Candiac de leur moyen de transport. À la demande de l'AMT, les employés du Centre de transport LaSalle ont retroussé leurs manches pour mettre en place un service de navettes pour pallier l'absence de train. Pendant les trois semaines qu'ont duré les travaux sur la voie, les clients ont pu compter sur ce service qui était offert à partir de la gare de Montréal-Ouest vers la Rive-Sud et vice-versa.

Aide aux ressortissants libanais

À la suite de l'arrivée massive de ressortissants victimes des événements tragiques survenus au Liban au début de l'été, un service de navettes a été mis sur pied afin de faciliter leurs déplacements entre l'aéroport Montréal-Trudeau, le centre de coordination de l'hôtel Hilton, certaines universités et de nombreux hôtels qui ont participé à cette opération d'aide humanitaire.

Des chauffeurs d'autobus et des chefs d'opérations de la STM, des bénévoles, des membres de la Croix-Rouge, des représentants de la Sécurité publique du Québec et des gardiens de sécurité Garda se sont affairés à rendre ce service le plus efficace et le plus sécuritaire possible. Outre les chauffeurs et les chefs d'opérations, des employés du Centre de coordination, de l'entretien et des commis divisionnaires du Réseau des autobus, ont vu leur routine modifiée par ces événements inattendus.

Ce sont les centres de transport Anjou, Frontenac, LaSalle, Legendre et Saint-Laurent qui ont fourni les chauffeurs et les autobus nécessaires à cette action. Un service continu de navettes était assuré vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Plus de 1 600 ressortissants libanais ont pu profiter de ce service de navettes.



CONTRIBUTION DANS LA COMMUNAUTÉ

Fusillade au Collège Dawson

Durant la fusillade survenue au Collège Dawson le 13 septembre, la STM a rapatrié des autobus afin de créer un périmètre de sécurité et de permettre l'évacuation des étudiants. Certains autobus ont aussi servi de point de rassemblement aux policiers. Les employés du métro ont quant à eux dû gérer l'achalandage massif causé par l'événement. Enfin, des navettes ont été mises à la disposition des étudiants pour leur permettre d'assister aux funérailles de la jeune victime de la fusillade, Anastasia De Sousa.

Effondrement du viaduc de la Concorde

Dans la foulée de l'effondrement du viaduc à Laval survenu le 30 septembre, la STM a mis en place des mesures pour d'accueillir les résidants de la couronne nord qui prennent le transport en commun pour venir à Montréal. Ainsi, le réseau du métro a augmenté son service sur les lignes orange et verte en pointe du matin et faisait les ajustements nécessaires pour la pointe de l'après-midi.

Le réseau des autobus, quant à lui, a été renforcé sur certains axes routiers, notamment les axes nord-sud du boulevard Pie-IX et de l'avenue du Parc (ligne 935 Trainbus) ainsi que les axes est-ouest du boulevard Gouin et du boulevard Henri-Bourassa.

Cette initiative avait pour objectif d'appuyer la Société de transport de Laval (STL) afin d'accueillir les résidants de la couronne nord qui prennent le transport en commun pour venir à Montréal.

Collectes de fonds

Au fil des ans, les employés ont constitué un solide réseau humanitaire pour venir en aide aux personnes démunies ou en détresse. Leur engagement bénévole démontre qu'ils sont d'abord des gens de cœur dédiés au service et au mieux-être des citoyens et des citoyennes.

Pour une 11^e année consécutive, les employés et les retraités de la STM ont fait preuve d'une grande générosité lors de la Collecte de fonds annuelle de l'entreprise, qui s'est déroulée du 1^{er} au 30 novembre 2006. En effet, alors que l'objectif avait été fixé à 520 000 \$, c'est une somme de 577 363,47 \$ qui a été remise à quatre organismes au profit desquels s'est tenue cette collecte, soit Centraide du Grand Montréal, la Croix-Rouge canadienne, division du Québec, Partenaire santé-Québec et le Réchaud Bus.

« Je suis convaincu que lors de ces moments éprouvants, les employés de la STM impliqués dans les opérations, autant les chauffeurs, les chefs d'opérations, les commis du Centre de coordination autobus et le personnel d'arrière-scène, ont été en mesure de faire une différence »

Patrick Plamondon

CHEF D'EXPLOITATION - LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE



CONTRIBUTION DANS LA COMMUNAUTÉ

Les clients ont aussi fait leur part

La clientèle aussi a fait preuve de générosité lors de la 9^e édition des *Bonnes œuvres des employés* qui s'est déroulée les 23, 24 et 25 novembre. À cette occasion, des bénévoles de l'entreprise ont amassé des fonds dans certaines stations de métro afin de venir en aide à des familles dans le besoin. Cette collecte a permis de récolter 76 501,32 \$. À cette somme s'ajoutent 16 040,31 \$ recueillis auprès des employés. C'est donc un total de 92 541,63 \$ qui a été consacré à l'achat de denrées pour la confection de quelque 750 paniers de Noël.

Prix d'excellence de l'ACTU

Lors d'un colloque tenu en novembre, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a décerné des prix d'excellence à des employés et à un retraité de la STM dans la catégorie bénévoles/intervenants. **Michel Bourassa** et **Ginette Meilleur**, chauffeurs, ont reçu le prix en reconnaissance de leurs nombreuses années d'implication dans des causes sociales. **Bobby Beaumier**, **Marco Mencaroni**, **Michel Delli Colli**, chauffeurs, et **Sabatino Lepore**, changeur, ont quant à eux été récompensés pour leur engagement dans l'organisation d'un tournoi de hockey pancanadien qui a permis de remettre 32 000 \$ à des œuvres de bienfaisance. Enfin, **Pierre Sigouin**, retraité, a vu son travail incessant auprès des jeunes récompensé. Il est l'un des fondateurs et l'âme dirigeante du Réchaud Bus, cet autobus transformé en cuisine mobile qui sillonne la ville depuis plus de dix ans pour offrir des repas chauds aux jeunes défavorisés et des petits-déjeuners aux enfants d'une quarantaine d'écoles primaires.

Actes de civisme et de bravoure

Le 18 septembre, le directeur général a reçu 16 employés afin de leur remettre un certificat de reconnaissance dans le cadre du programme visant à souligner les actes de civisme ou de bravoure. Au cours de son allocution, M. Yves Devin a mentionné qu'il était particulièrement impressionné des gestes peu banals qu'ils avaient posés. « *Vous avez vécu des situations difficiles et vous avez fait preuve de jugement au bon moment. Ce n'est pas tout le monde qui aurait agi comme vous. Vous êtes de bons ambassadeurs pour la STM et j'en suis particulièrement fier!* »

Les employés ayant reçu ces certificats sont : **Slavko Kuzmanovic**, changeur; **Danielle Boulet**, chauffeure; **Isabelle Malenfant**, chauffeure; **Pierre Major**, chauffeur; **Jacques Hébert** et **Robert Lauzon**, gérants de stations; **Martin Dupont**, réparateur de châssis; **Pierre Graveline**, inspecteur de travaux; **Élizabeth Doval**, chauffeure; **Serge Dumont**, chauffeur; **Claude Chartrand**, chauffeur; **Alain Francoeur** et **Jean-Luc Demers**, mécaniciens d'entretien; **Gilbert Dupré**, chauffeur; **Nathalie Rouillard**, chef d'opérations, et **Catherine Banville**, chauffeure.

GOUVERNANCE

GOUVERNANCE

Conseil d'administration

(Au 31 décembre 2006)

Le nouveau conseil d'administration de la STM est entré officiellement en fonction le 1^{er} janvier 2006. Deux nouveaux membres ont été nommés en remplacement de MM. Claude Dauphin et Jacques Cardinal. Il s'agit de M. Claude Trudel, maire de l'arrondissement de Verdun, et de M. Yvon Labrosse, maire de la Ville de Montréal-Est. Tous les autres membres du précédent conseil d'administration ont été reconduits dans leurs fonctions.

Le conseil d'administration a tenu dix assemblées publiques au cours desquelles les membres ont traité 250 dossiers, dont 127 octrois de contrats pour l'achat de biens et services pour une valeur de 900 M\$. Les membres ont également approuvé des règlements d'emprunt qui ont totalisé 400 M\$.

GOUVERNANCE

- ① **Claude Trudel**
PRÉSIDENT
MAIRE DE L'ARRONDISSEMENT DE VERDUN
- ② **Marvin Rotrand**
VICE-PRÉSIDENT
CONSEILLER DE LA VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT DE CÔTE-DES-NEIGES-
NOTRE-DAME-DE-GRÂCE
- ③ **Pierre Lapointe**
CONSEILLER DE LA VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE
- ④ **Dominic Perri**
CONSEILLER DE LA VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT DE SAINT-LÉONARD
- ⑤ **Yvette Bissonnet**
CONSEILLÈRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT DE SAINT-LÉONARD
- * **Yvon Labrosse**
MAIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL-EST
- ⑥ **Bernard Blanchet**
CONSEILLER D'ARRONDISSEMENT
ARRONDISSEMENT DE LACHINE
- ⑦ **Brenda Paris**
REPRÉSENTANTE DES CLIENTS DU
TRANSPORT EN COMMUN
- ⑧ **Marie Turcotte**
REPRÉSENTANTE DES CLIENTS DU
TRANSPORT ADAPTÉ

* Monsieur Labrosse a quitté le conseil d'administration en décembre 2006.



GOUVERNANCE

Comités

Le conseil d'administration a procédé à la révision des différents mandats des comités du conseil d'administration et deux nouveaux comités ont été créés à la suite de cet exercice. Par leur rôle accru, les membres de ces comités participent à l'amélioration des processus d'affaires et soutiennent le conseil d'administration dans l'exercice de ses fonctions.

**COMITÉ FINANCES ET
RESSOURCES HUMAINES
(NOUVEAU)**

(AU 31 DÉCEMBRE 2006)

Yvon Labrosse(JUSQU'AU 1^{er} DÉCEMBRE 2006)MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
PRÉSIDENT DU COMITÉ**Bernard Blanchet**MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
MEMBRE DU COMITÉ**Yvette Bissonnet**MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
MEMBRE DU COMITÉ**Claude Trudel**MEMBRE D'OFFICE DU COMITÉ À TITRE DE
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**Yves Devin**DIRECTEUR GÉNÉRAL
MEMBRE DU COMITÉ**Sylvain Gonthier**DIRECTEUR EXÉCUTIF GESTION DES
SERVICES PARTAGÉS, COORDONNATEUR ET
MEMBRE DU COMITÉ**André Harvey**ADJOINT AU PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION**Sylvie Tremblay**

SECRÉTAIRE PERMANENTE DU COMITÉ

**COMITÉ MAINTIEN DES
ACTIFS, PROJETS
MAJEURS ET
ENVIRONNEMENT
(NOUVEAU)**

(AU 31 DÉCEMBRE 2006)

Bernard BlanchetMEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
PRÉSIDENT DU COMITÉ**Dominic Perri**MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
MEMBRE DU COMITÉ**Pierre Lapointe**MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
MEMBRE DU COMITÉ**Claude Trudel**MEMBRE D'OFFICE DU COMITÉ À TITRE DE
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**Yves Devin**DIRECTEUR GÉNÉRAL
MEMBRE DU COMITÉ**Daniel Côté**DIRECTEUR EXÉCUTIF GESTION DES
PROJETS MAJEURS, COORDONNATEUR ET
MEMBRE DU COMITÉ**Pierre Dauphinais**DIRECTEUR EXÉCUTIF ASSOCIÉ PROJETS
D'INFRASTRUCTURES
MEMBRE DU COMITÉ**André Harvey**ADJOINT AU PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION**Sylvie Tremblay**

SECRÉTAIRE PERMANENTE DU COMITÉ

**COMITÉ DE
VÉRIFICATION**

(AU 31 DÉCEMBRE 2006)

Pierre LapointeMEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
PRÉSIDENT DU COMITÉ**Marvin Rotrand**VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
VICE-PRÉSIDENT DU COMITÉ**Michel Bélanger**

MEMBRE EXTERNE DU COMITÉ

Robert Desforges

MEMBRE EXTERNE DU COMITÉ

Claude TrudelMEMBRE D'OFFICE DU COMITÉ À TITRE DE
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**Yves Devin**DIRECTEUR GÉNÉRAL
MEMBRE DU COMITÉ**Yvon Marsolais**VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL
COORDONNATEUR DU COMITÉ**André Harvey**ADJOINT AU PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION**Sylvie Tremblay**

SECRÉTAIRE PERMANENTE DU COMITÉ

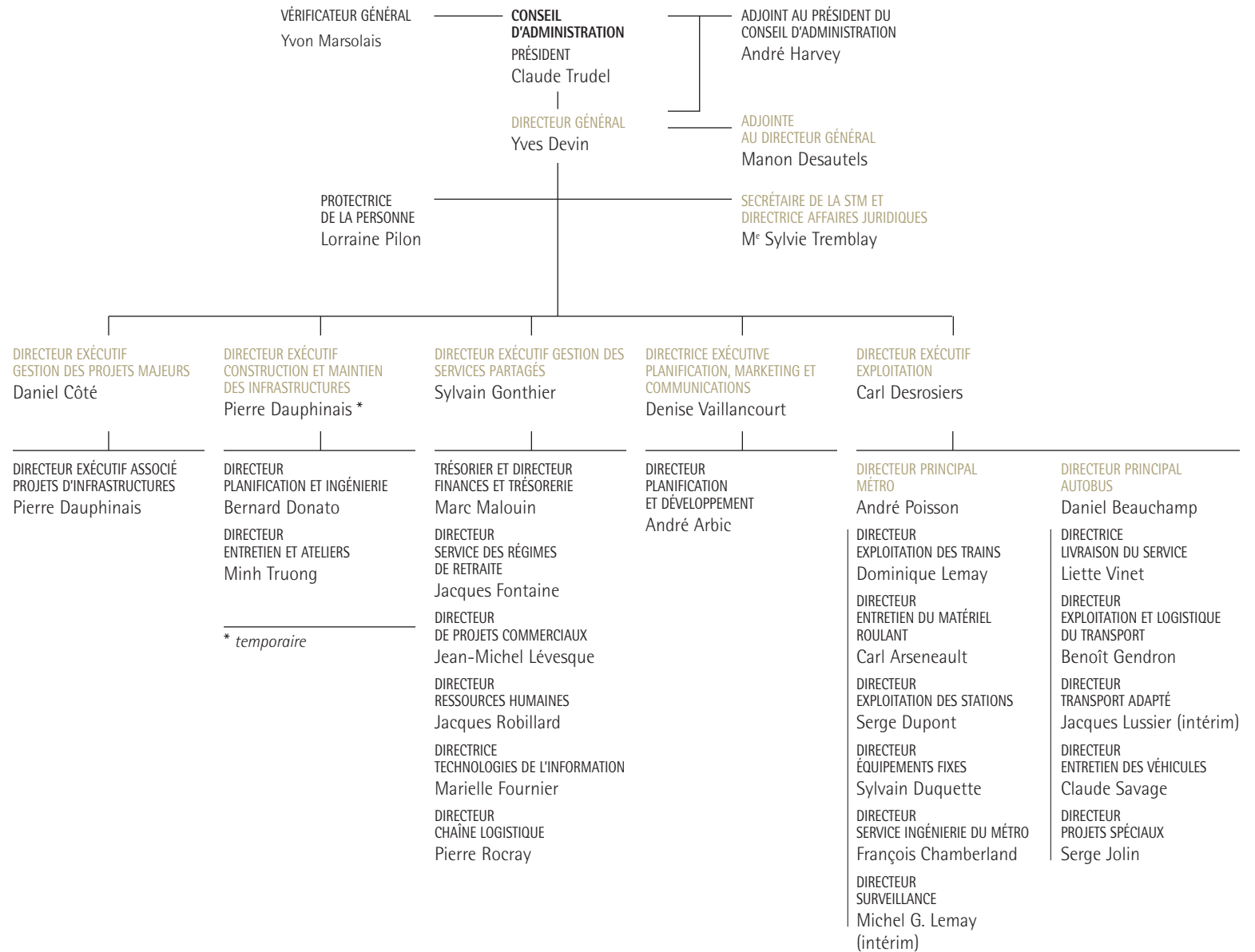
**COMITÉ SERVICE À LA
CLIENTÈLE**

(AU 31 DÉCEMBRE 2006)

Marvin RotrandVICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
PRÉSIDENT DU COMITÉ**Marie Turcotte**MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
MEMBRE DU COMITÉ**Brenda Paris**MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
MEMBRE DU COMITÉ**Claude Trudel**MEMBRE D'OFFICE DU COMITÉ À TITRE DE
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**Yves Devin**DIRECTEUR GÉNÉRAL
MEMBRE DU COMITÉ**Denise Vaillancourt**DIRECTRICE EXÉCUTIVE PLANIFICATION,
MARKETING ET COMMUNICATIONS,
COORDONNATRICE ET MEMBRE DU COMITÉ**André Harvey**ADJOINT AU PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION**Sylvie Tremblay**

SECRÉTAIRE PERMANENTE DU COMITÉ

ORGANIGRAMME DE DIRECTION



A woman with dark, wavy hair is looking down at a document she is holding. A man with glasses and a striped shirt is looking at the same document. The background is a warm, reddish-orange color. The text 'LES ÉTATS FINANCIERS' is overlaid on the right side of the image.

LES ÉTATS FINANCIERS

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal

Nous avons vérifié le bilan consolidé de la Société de transport de Montréal au 31 décembre 2006 et les états consolidés des résultats, de l'avoir et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Samson Bélair/Deloitte & Touche s.e.n.c.r.l.
Comptables agréés

Montréal
Le 30 mars 2007

Michel Doyon, CA
Le Vérificateur général de Montréal

Montréal
Le 30 mars 2007

ÉTATS FINANCIERS
CONSOLIDÉS AU
31 DÉCEMBRE 2006

RÉSULTATS CONSOLIDÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2006

(en milliers de dollars)

	Note	2006	2005 (redressé, note 2)
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Voyageurs	5	394 734	379 358
Contribution de la Ville de Montréal		278 000	276 200
Subventions du gouvernement du Québec	6	27 993	33 605
Contributions régionales	7	52 356	54 139
Contribution du Réseau de transport de Longueuil	8	1 803	1 803
Autres produits	9	23 280	23 022
		778 166	768 127
CHARGES D'EXPLOITATION			
Service autobus et métro		695 021	678 153
Service de transport adapté		39 674	34 455
		734 695	712 608
BÉNÉFICE AVANT LES ÉLÉMENTS SUIVANTS		43 471	55 519
Contributions et subventions gouvernementales	10	60 353	61 501
Intérêts et frais de financement	11	(38 787)	(36 768)
Amortissement des immobilisations corporelles		(77 284)	(76 932)
Amortissement des actifs incorporels		(6 396)	(7 040)
Excédent de la charge relative aux avantages sociaux futurs sur les contributions versées		(7 035)	(6 288)
Produits issus des placements du fonds d'amortissement		5 317	5 870
		(63 832)	(59 657)
PERTE NETTE		(20 361)	(4 138)

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 2006

(en milliers de dollars)

	Note	2006	2005
			(redressé, note 2)
ACTIF			
À court terme			
Encaisse		13 066	12 073
Placements du fonds d'amortissement	12	44 137	60 451
Subventions à recevoir	13	52 665	62 774
Contributions régionales à recevoir		26 284	28 801
Contribution du Réseau de transport de Longueuil à recevoir		902	902
Autres débiteurs	14	36 920	25 558
Stocks de fournitures et de pièces de rechange		26 489	22 981
Instruments financiers dérivés	21	115	1 561
		200 578	215 101
Immobilisations corporelles	15	1 341 125	1 205 084
Actifs incorporels	16	20 584	26 913
Placements du fonds d'amortissement	12	76 602	80 944
Actif au titre des prestations constituées	23	47	-
Créances à long terme	17	224 665	237 018
Autres éléments d'actif à long terme	18	10 544	10 638
		1 874 145	1 775 698
PASSIF			
À court terme			
Emprunts temporaires	19	205 809	116 419
Créditeurs et frais courus	20	135 775	125 357
Instruments financiers dérivés	21	16 343	34 057
Versements exigibles sur la dette à long terme	22	79 979	97 583
		437 906	373 416
Dette à long terme	22	588 893	551 497
Passif au titre des prestations constituées	23	112 627	105 545
Subventions reportées	24	508 753	498 913
		1 648 179	1 529 371
AVOIR		225 966	246 327
		1 874 145	1 775 698

Engagements (note 26)

Éventualités (note 28)

AVOIR CONSOLIDÉ DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2006

(en milliers de dollars)

	Note	2006	2005
Avoir au début			
Solde établi		359 323	410 835
Redressement des états financiers consolidés de l'exercice précédent	2	(112 996)	(160 370)
Solde redressé		246 327	250 465
Perte nette		(20 361)	(4 138)
Avoir à la fin		225 966	246 327

FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2006

(en milliers de dollars)

	Note	2006	2005 (redressé, note 2)
Activités d'exploitation			
Perte nette de l'exercice		(20 361)	(4 138)
Éléments sans effet sur la trésorerie :			
Amortissement de la perte reportée sur les instruments financiers dérivés et du gain reporté sur les conversions de devises		1 578	2 859
Amortissement des subventions relatives aux immobilisations		(42 700)	(42 766)
Amortissement des actifs incorporels		6 396	7 040
Amortissement des immobilisations corporelles		77 284	76 932
Perte (gain) de valeur des instruments financiers dérivés		(1 993)	11 141
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles		489	608
Variation de créances à long terme		317	520
Variation de l'excédent de la charge relative aux avantages sociaux futurs sur les contributions versées		7 035	6 288
		28 045	58 484
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	25	5 215	6 720
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		33 260	65 204
Activités d'investissement			
Acquisition d'immobilisations corporelles		(213 851)	(203 010)
Disposition d'immobilisations corporelles		37	126
Acquisition d'actifs incorporels		(67)	(323)
Acquisition des placements du fonds d'amortissement		(49 099)	(51 414)
Disposition des placements du fonds d'amortissement		67 851	48 437
Amortissement des primes et escomptes sur les placements des fonds d'amortissement		1 904	2 097
Variation des autres éléments d'actifs à long terme		(1 484)	(286)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(194 709)	(204 373)
Activités de financement			
Encaissement de créances long terme		37 722	39 069
Variation d'instruments financiers dérivés		(14 275)	(7 743)
Variation des emprunts temporaires		89 390	81 569
Émission de billets à demande		-	147
Émission de dette à long terme		114 000	75 000
Remboursement de la dette à long terme		(97 381)	(75 732)
Encaissement de subventions reportées		29 813	39 704
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		159 269	152 014
Perte de change sur dette à long terme libellée en devises		3 173	(10 705)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		993	2 140
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début		12 073	9 933
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin		13 066	12 073

Des renseignements complémentaires sont présentés à la note 25.

LES NOTES COMPLÉMENTAIRES FONT PARTIE INTÉGRANTE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

1. Statut et nature des activités

La Société de transport de Montréal (ci-après la Société) est constituée en vertu de *la Loi sur les sociétés de transport en commun* (L. R. Q. chapitre S-30.01) et a pour responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun, principalement sur le territoire de l'île de Montréal.

La Société est exonérée d'impôt sur le revenu des sociétés selon le paragraphe 149 (1) (c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et selon l'article 984 de la *Loi sur les impôts du Québec*.

Sur une base consolidée, les activités de la Société se composent de deux secteurs d'exploitation distincts :

Secteur des services de transport

Le secteur des Services de transport comprend le service de transport en commun par autobus et par métro ainsi que le transport des personnes à mobilité réduite.

Les charges présentées à l'état des résultats se détaillent comme suit :

Le « Service autobus et métro » comprend l'ensemble des activités relatives à l'exploitation et à l'entretien des réseaux des autobus et du métro ainsi que le support à ces activités. Les principales fonctions de support aux opérations sont : gestion des services partagés (finances et trésorerie, ressources humaines, chaîne logistique, technologie de l'information, régime de retraite, activités commerciales, plan d'affaires et gestion du portefeuille de projets), planification, marketing et communications (planification et développement du réseau, marketing, communications, affaires publiques et service à la clientèle), gestion des projets majeurs, construction et projets d'infrastructures et les services corporatifs (direction générale, vérification générale, secrétariat et affaires juridiques).

Le « Service de transport adapté » regroupe l'ensemble des activités nécessaires à la planification et à la livraison du transport des personnes à mobilité réduite par minibus ou par taxi.

Secteur commercial

Le secteur commercial vise à favoriser, encourager et développer le potentiel commercial de la Société. Les activités commerciales sont assurées dans le cadre de la participation intégrale que la Société détient dans Société en commandite Transgesco et son commandité 9130-8593 Québec Inc.

2. Changements de méthodes comptables

Au cours de l'exercice, la Société, en tant qu'organisme public de type commercial a adopté les recommandations du Manuel de l'Institut canadien des comptables agréés – Comptabilité. Avant 2006, les états financiers étaient préparés selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec contenus dans le *Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec* publié par le ministère des Affaires municipales et des régions.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

2. Changements de méthodes comptables (suite)

Par conséquent, les principaux changements dans les traitements comptables tels que décrits ci-dessous ont été appliqués rétroactivement. Les états financiers de l'exercice antérieur ont été redressés pour tenir compte de ces modifications.

a) Avantages sociaux futurs

Au cours de l'exercice, la Société a appliqué les recommandations du chapitre 3461 – *Avantages sociaux futurs*. Selon ces recommandations, la Société, pour chacun de ses régimes à prestations déterminées, constate un passif et une charge au titre des avantages sociaux futurs dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent des services à la Société en échange de ces avantages. La Société constate également un passif et une charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi qui ne s'acquièrent pas ou ne s'accumulent pas lorsque le fait à l'origine de l'obligation de l'entité se produit. Auparavant, la Société ne constatait, à titre de charge de l'exercice, que la cotisation annuelle relative à ces régimes.

À compter de 2006, la Société a adopté, sur une base rétrospective, la nouvelle norme comptable sur les avantages sociaux futurs. L'obligation transitoire a entièrement été constatée au bilan à cette date en affectant l'avoir de la Société.

b) Amortissement des immobilisations corporelles, subventions pour immobilisations corporelles et actifs incorporels

À compter de l'exercice 2006, la Société a adopté les recommandations du chapitre 3061 – *Immobilisations corporelles* qui prévoient que l'amortissement des immobilisations corporelles doit être passé en charge à l'état des résultats dès leur mise en service plutôt qu'à l'avoir. Elle a aussi cessé de constater comme charge à l'état des résultats, les remboursements de capital sur la dette à long terme et les contributions au fonds d'amortissement pour le remboursement de la dette à long terme.

Les subventions pour immobilisations corporelles et pour les actifs incorporels sont désormais amorties au même rythme que l'actif afférent plutôt qu'en fonction du remboursement de la dette à long terme.

c) Instruments financiers

Au cours de l'exercice, la Société a adopté les recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés prévues dans la note d'orientation concernant la comptabilité, NOC-13 *Relations de couverture* et dans l'abrégé des délibérations CPN-128 *Comptabilisation des instruments financiers dérivés détenus à des fins de transaction (négociation) ou de spéculation ou à des fins autres que de couverture*.

En vertu de ces recommandations, les instruments financiers qui ne répondent pas aux conditions de la comptabilité de couverture exposées dans la NOC-13 sont constatés dans le bilan et évalués à la juste valeur. Les variations de la juste valeur sont constatées dans les résultats de l'exercice. Avant l'application de ces recommandations, les instruments financiers de la Société étaient présentés hors bilan.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

2. Changements de méthodes comptables (suite)

Les gains et pertes reportés, découlant de l'application de la NOC-13, sont amortis linéairement sur la durée restante de la dette à laquelle ils se rapportent.

d) Placement à long terme

À compter de l'exercice 2006, la Société a adopté les recommandations du chapitre 3050 – *Placements à long terme* et du chapitre 1600 – *États financiers consolidés* qui l'amènent à considérer ses participations dans deux sociétés comme des filiales et à consolider leurs états financiers avec ceux de la Société plutôt que d'utiliser la valeur de consolidation.

e) Produits issus des placements du fonds d'amortissement

À compter de l'exercice 2006, la Société constate les produits issus des placements du fonds d'amortissement au remboursement de certaines dettes à long terme à l'état des résultats plutôt qu'à l'avoir.

f) Affectation du déficit de l'exercice précédent

À compter de 2006, la Société cesse d'affecter le déficit de l'exercice précédent à titre de charge de l'exercice à l'état des résultats.

La mise en application rétroactive de ces recommandations a eu pour effet de redresser les soldes d'ouverture de l'avoir des exercices terminés les 31 décembre 2005 et 2006.

Redressement de l'avoir consolidé

(en milliers de dollars)

	2006	2005
Avoir au début tel que déjà établi	359 323	410 835
Avantages sociaux futurs	(103 959)	(97 671)
Instruments financiers dérivés	(936)	(2 508)
Amortissement des terrains	6 073	6 021
Subventions reportées et créances à long terme	(13 755)	(66 535)
Redressement des sociétés sous contrôle conjoint	(419)	323
	(112 996)	(160 370)
Avoir au début tel que redressé	246 327	250 465

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

2. Changements de méthodes comptables (suite)

Par conséquent, la Société a également redressé ses états financiers pour l'exercice terminé au 31 décembre 2005. L'incidence de ce redressement sur les résultats consolidés et le bilan consolidé est présentée dans les tableaux ci-dessous. Le redressement n'a eu aucune incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Redressement des résultats consolidés de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

<i>(en milliers de dollars)</i>	Soldes initialement établis ^(a)	Ajustements	Soldes redressés
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Voyageurs	379 358	–	379 358
Contribution de la Ville de Montréal	276 200	–	276 200
Subventions du gouvernement du Québec	86 622	(53 017)	33 605
Contributions régionales	61 607	(7 468)	54 139
Contribution du Réseau de transport de Longueuil	1 803	–	1 803
Autres produits	21 864	1 158	23 022
	827 454	(59 327)	768 127
CHARGES D'EXPLOITATION ET AUTRES ÉLÉMENTS			
Service autobus et métro	684 715	(6 562)	678 153
Service de transport adapté	37 338	(2 883)	34 455
Contributions et subventions gouvernementales	–	(61 501)	(61 501)
Intérêts et frais de financement	104 437	(67 669)	36 768
Amortissement des immobilisations corporelles	–	76 932	76 932
Amortissement des actifs incorporels	–	7 040	7 040
Excédent de la charge relative aux avantages sociaux futurs sur les contributions versées	–	6 288	6 288
Produits issus des placements du fonds d'amortissement	–	(5 870)	(5 870)
Déficit de l'année précédente affecté à l'exercice en cours	6 311	(6 311)	–
	832 801	(60 536)	772 265
PERTE NETTE	(5 347)	1 209	(4 138)

^(a) Les données présentées proviennent uniquement de l'état des activités financières et, par conséquent, n'incluent pas les autres éléments de variation de l'avoir.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

2. Changements de méthodes comptables (suite)

Redressement du bilan consolidé au 31 décembre 2005

<i>(en milliers de dollars)</i>	Soldes initialement établis ^(a)	Ajustements	Soldes redressés
ACTIF			
à court terme			
Encaisse	10 533	1 540	12 073
Placements du fonds d'amortissement	60 451	–	60 451
Subventions à recevoir	25 052	37 722	62 774
Contributions régionales à recevoir	28 801	–	28 801
Contribution du Réseau de transport de Longueuil à recevoir	902	–	902
Autres débiteurs	31 094	(5 536)	25 558
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	22 981	–	22 981
Instruments financiers dérivés	–	1 561	1 561
Tranche exigible des créances à long terme	22 981	(22 981)	–
	202 795	12 306	215 101
Immobilisations corporelles	1 224 651	(19 567)	1 205 084
Actifs incorporels	2 098	24 815	26 913
Placements du fonds d'amortissement	80 944	–	80 944
Placements à long terme	3 248	(3 248)	–
Créances à long terme	244 244	(7 226)	237 018
Autres éléments d'actif à long terme	–	10 638	10 638
	1 757 980	17 718	1 775 698
PASSIF			
à court terme			
Emprunts temporaires	116 419	–	116 419
Créditeurs et frais courus	127 719	(2 362)	125 357
Instruments financiers dérivés	–	34 057	34 057
Versements exigibles sur la dette à long terme	108 671	(11 088)	97 583
	352 809	20 607	373 416
Dette à long terme	567 421	(15 924)	551 497
Passif au titre des prestations constituées	–	105 545	105 545
Subventions reportées	478 427	20 486	498 913
	1 398 657	130 714	1 529 371
AVOIR	359 323	(112 996)	246 327
	1 757 980	17 718	1 775 698

(a) Les états financiers de 2005 ont été initialement établis à la valeur de consolidation plutôt que par consolidation intégrale.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

3. Sommaire des principales conventions comptables

Ces états financiers consolidés ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et ils incluent les principales conventions comptables suivantes:

a) Périmètre de consolidation

Les états financiers consolidés regroupent les comptes de la Société et ceux de ses filiales 9130-8593 Québec Inc. (détenue en totalité) et Société en commandite Transgesco (détenue à 99,9 %).

b) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se composent des soldes bancaires incluant les découverts bancaires dont les soldes fluctuent souvent entre le découvert et le disponible et les placements temporaires dont l'échéance n'excède pas trois mois à partir de la date d'acquisition. De plus, les placements du fonds d'amortissement que l'entité ne peut utiliser pour les opérations courantes parce qu'ils sont affectés au remboursement de certaines dettes à long terme ne sont pas inclus dans la trésorerie et équivalents de trésorerie.

c) Stocks de fournitures et de pièces de rechange

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange comprennent essentiellement des pièces utilisées pour l'entretien du matériel roulant et des infrastructures de la Société. Ils sont évalués au moindre du coût moyen et du coût de remplacement.

d) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes :

Immeubles	40 ans
Réseau initial et prolongements du métro	40 et 100 ans
Améliorations aux infrastructures du métro	25, 40 et 100 ans
Infrastructures locales	20 et 40 ans
Infrastructures régionales	20 et 40 ans
Matériel roulant – autobus	16 ans
Matériel roulant – minibus	5 ans
Matériel roulant – autres	5 et 10 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Équipement de bureau	5 et 10 ans
Machinerie, outillage et équipement	15 ans

Les immobilisations corporelles sont amorties dès leur date de mise en service. Les immobilisations en cours (projets en voie de réalisation) et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

Les immobilisations corporelles reçues sans contrepartie sont comptabilisées au coût de l'autorité gouvernementale chargée de les développer. La contrepartie apparaît au poste Subventions reportées.

Les intérêts sur les sommes destinées à financer l'acquisition d'immobilisations corporelles sont capitalisés jusqu'à la mise en service de ces biens.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

3. Sommaire des principales conventions comptables (suite)**e) Dépréciation d'actifs à long terme**

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Une perte de valeur est constatée lorsque leur valeur comptable excède les flux de trésorerie non actualisés découlant de leur utilisation et de leur sortie éventuelle. La perte de valeur constatée est mesurée comme étant l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur.

f) Actifs incorporels

Les actifs incorporels sont comptabilisés au coût et l'amortissement est calculé sur la durée de vie selon les méthodes suivantes :

Logiciels	5 ans, linéaire
Licences informatiques	10 ans, linéaire

g) Placements du fonds d'amortissement

Les placements du fonds d'amortissement sont composés principalement d'obligations et de coupons d'obligations qui sont comptabilisés au coût après amortissement.

h) Créances à long terme et subventions reportées

Les créances à long terme sont créées lors de l'émission d'une dette à long terme sur la base des taux de subvention des différentes immobilisations corporelles en cours faisant l'objet du financement. Ces taux sont établis à partir des modalités du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières. Les créances à long terme ne comportent aucun intérêt. La portion à court terme est composée des encaissements prévus pour l'exercice subséquent et se retrouve au poste « Subventions à recevoir ». Les créances à long terme sont diminuées lors de l'encaissement des subventions.

Quant aux subventions reportées, elles sont créées soit lors de l'émission d'une dette à long terme (contrepartie des créances à long terme) ou lors de l'octroi d'une subvention au comptant accordée sur les immobilisations corporelles, toujours en fonction du programme d'aide au transport en commun ou d'ententes particulières. Elles sont virées aux résultats sur la même base que la charge d'amortissement au poste « Amortissement des subventions relatives aux immobilisations corporelles ».

i) 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 aux cours en vigueur à la date des transactions. Les gains et les pertes de change sont inclus dans les résultats de l'exercice.

Les éléments d'actifs et de passifs monétaires sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan.

j) Instruments financiers dérivés

La Société conclut périodiquement des contrats de change et des swaps de devises et de taux d'intérêt avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie des fluctuations de change relatives à sa dette à long terme libellée en devise et portant intérêt à taux variable, de même que pour couvrir certains achats prévus.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

3. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

La Société n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives. La Société utilise la comptabilité de couverture seulement lorsqu'elle rencontre les critères de documentation exigés en vertu des normes comptables canadiennes. Les gains et les pertes sur les instruments financiers désignés comme couverture sont constatés dans les résultats de la même période que celle des opérations sous-jacentes et si l'instrument n'est pas désigné et documenté comme un élément de couverture, l'instrument dérivé est comptabilisé au bilan à la juste valeur, les variations de juste valeur étant constatées dans les résultats de la période.

k) 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 et d'autres facteurs actuariels).

Pour les besoins du calcul de 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 11 à 15 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 5,2 années pour les avantages postérieurs à l'emploi.

l) Constatation des produits

Les produits tirés du transport des voyageurs sont constatés au moment où les paiements en espèces ont lieu ou lorsque les billets (tickets simples ou lisière) sont utilisés par la clientèle. Pour ce qui est des titres hebdomadaires ou mensuels, les produits 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 subventions accordées pour l'achat d'immobilisations corporelles sont d'abord constatées à titre de subventions reportées et sont virées graduellement aux résultats au même rythme que l'amortissement de ces immobilisations corporelles.

Les autres produits comprennent essentiellement des redevances de publicité, des revenus de location ainsi que des revenus de placements du fonds d'amortissement qui serviront au remboursement de la dette à long terme. Ils sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

3. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

m) Utilisation d'estimations

Dans le cadre de la préparation des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction doit établir des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des actifs et des passifs présentés et sur la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants des produits d'exploitation et des charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. Les principaux points qui nécessitent l'utilisation d'estimations de la part de la direction sont : les durées de vie utile aux fins de l'amortissement, l'établissement du montant des créances à long terme, l'établissement des justes valeurs liées aux instruments financiers dérivés, les prestations de retraite et les autres avantages sociaux complémentaires (post-retraite et post-emploi) ainsi que les passifs et autres réclamations. Les résultats sont déterminés en fonction des événements réels; par conséquent, ils pourraient différer de façon importante des estimations ci-dessus.

4. Modifications comptables futures

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables que la Société s'apprête à adopter de façon rétrospective, sans retraitement, à compter du 1^{er} janvier 2007 :

Instruments financiers

- a) Le chapitre 3855, intitulé *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*, s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2006. Il établit les normes de comptabilisation et d'évaluation des instruments financiers figurant au bilan et les normes de présentation des gains et des pertes dans les états financiers. Les actifs financiers disponibles à la vente, les actifs et passifs détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés, qu'ils fassent ou non partie de la relation de couverture, doivent être évalués à la juste valeur. L'incidence de la réévaluation de nos actifs et passifs financiers à leur juste valeur sera constatée dans le solde d'ouverture du déficit et du cumul des autres éléments du résultat étendu.
- b) Le chapitre 1530, intitulé *Résultat étendu*, s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2006. Il énonce des recommandations à l'égard de l'information à fournir et de la présentation concernant le résultat étendu et ses composantes. Le résultat étendu correspond à la variation de l'actif net découlant d'opérations, d'événements et de circonstances sans rapport avec les propriétaires. Ces opérations et ces événements incluent les gains et les pertes non réalisés à la suite des fluctuations de la juste valeur de certains instruments financiers.
- c) Le chapitre 3865, intitulé *Couvertures*, s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2006. Les recommandations donnent de l'information additionnelle par rapport à celles énoncées dans la note d'orientation concernant la comptabilité no 13 (« NOC-13 »), intitulée *Relations de couverture*. Ce chapitre décrit à quel moment la comptabilité de couverture peut être appliquée et de quelle manière, en plus d'indiquer l'information à fournir. La comptabilité de couverture permet de comptabiliser les gains, les pertes, les produits et les charges découlant des instruments financiers dérivés au cours du même exercice que ceux découlant de l'élément couvert sous-jacent.

La Société est actuellement à évaluer l'impact de l'adoption de ces nouvelles normes sur ses états financiers consolidés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

5. Voyageurs

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Service autobus et métro	362 879	350 004
Service de transport adapté	2 024	1 716
Revenus régionaux ^(a)	29 831	27 638
	394 734	379 358

^(a) Les revenus régionaux attribuables à la Société proviennent du partage de la vente des titres de transport métropolitain.

6. Subventions du gouvernement du Québec

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Service de transport adapté ^(a)	27 941	22 764
Révision du cadre financier ^(b)	–	10 818
Autres	52	23
	27 993	33 605

^(a) Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées

En vertu des pouvoirs que confère au ministre des Transports le décret 279 2005, la Société est éligible à une subvention pouvant atteindre un maximum de 75 % des coûts reconnus admissibles par le ministère des Transports.

^(b) Révision du cadre financier

En vertu du décret 280-2005 du 30 mars 2005, le gouvernement du Québec a octroyé une subvention ponctuelle, non récurrente, de 20,0 M\$ aux sociétés de transport en commun pour l'année 2005 dans l'attente du nouveau pacte fiscal Québec-municipalités prévu pour 2006. La portion attribuable à la Société est de 13,2 M\$ soit 10,8 M\$ provenant du Ministère des transports du Québec et 2,4 M\$ provenant du partage du surplus 2004 de l'Agence métropolitaine de transport.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

7. Contributions régionales

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	43 933	43 601
Reliées aux déplacements sur les lignes d'autobus métropolitaines ^(a)	5 781	6 019
Reliées aux équipements et infrastructures ^(b)	1 464	1 471
Partage du surplus de l'Agence métropolitaine de transport ^(c)	–	2 582
Intégration tarifaire ^(d)	1 178	466
	52 356	54 139

^(a) Autobus et métro

La Société reçoit de l'Agence métropolitaine de transport une aide pour les déplacements effectués sur le réseau de transport métropolitain par métro et par autobus.

^(b) Équipements et infrastructures régionaux

L'Agence doit acquérir de la Société les équipements et les infrastructures nécessaires au réseau de transport métropolitain par autobus. Au 31 décembre 2006, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Malgré ce transfert de propriété éventuel, la Société demeure responsable de la dette afférente à ces biens. Cependant, l'Agence rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci et le service de la dette, déduction faite de toute subvention gouvernementale.

^(c) Partage du surplus de l'Agence métropolitaine de transport

Le surplus de l'Agence a été distribué au prorata de chacune des autorités organisatrices de transport en fonction des montants d'aide métropolitaine autobus et métro ainsi que de l'aide aux tarifs réduits attribués en 2005.

^(d) Intégration tarifaire

Aide métropolitaine versée aux organismes de transport dont l'objectif est de s'assurer, pour chaque zone tarifaire, qu'aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

8. Contribution du réseau de transport de Longueuil

Le 29 mars 2006, le gouvernement du Québec a adopté le décret 261-2006 concernant l'établissement des conditions d'exploitation de la ligne de métro reliant les territoires de la Société de transport de Montréal et du Réseau de transport de Longueuil. La contribution du Réseau de transport de Longueuil est fixée à 1,8 M\$ pour l'exercice financier 2006.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

9. Autres produits

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Publicité	11 582	11 316
Location	4 195	3 844
Activités accessoires ^(a)	306	90
Autres	7 197	7 772
	23 280	23 022

	2006	2005
(a) Activités accessoires		
Prolongement du métro		
Produits	8 072	5 649
Charges	(7 881)	(5 649)
	191	-
Autres projets		
Produits	1 302	917
Charges	(1 187)	(827)
	115	90
	306	90

10. Contributions et subventions gouvernementales

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Amortissement des subventions relatives aux immobilisations corporelles ^(a)	42 700	42 766
Subventions du gouvernement du Québec relatives au financement ^(a)	15 824	16 293
Contributions régionales relatives au financement ^(b)	1 829	2 442
	60 353	61 501

^(a) Programme d'aide au transport en commun

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est éligible à des subventions relatives aux dépenses admissibles incluant les intérêts des dettes à long terme afférentes à l'achat d'autobus, construction d'immeubles, rénovation des stations de métro, rénovation de voitures de métro et autres dépenses précises à des taux variant de 48 % à 75 %.

^(b) Trains de banlieue

L'Agence métropolitaine de transport rembourse les frais d'intérêts à long terme relativement aux trains de banlieue depuis que les actifs lui ont été transférés car la Société a conservé la dette.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

11. Intérêts et frais de financement

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Intérêts sur la dette à long terme	34 428	32 393
Frais de financement à court terme	5 535	2 116
	39 963	34 509
Frais de financement attribués aux immobilisations corporelles en cours	(3 934)	(1 036)
	36 029	33 473
Instruments financiers dérivés		
Perte (gain) de valeur des instruments financiers dérivés	(1 993)	11 141
Perte (gain) sur conversion de devises	3 173	(10 705)
Amortissement de la perte reportée sur les instruments financiers dérivés et du gain reporté sur conversion de devises	1 578	2 859
	38 787	36 768

12. Placements du fonds d'amortissement

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Encaisse	21 378	28 741
Obligations et coupons d'obligations, au coût non amorti d'une valeur marchande de 98,7 M\$ (112,3 M\$ en 2005)	97 830	111 118
Intérêts à recevoir	1 531	1 536
	120 739	141 395
Portion à court terme	(44 137)	(60 451)
	76 602	80 944

Les échéances des placements détenus par la Société s'établissent comme suit :

	Placements garantis par le gouvernement du Québec	Taux d'intérêt nominal pondéré
2007	53 163	6,46 %
2008	—	—
2009	5 794	5,35 %
2010	2 920	6,06 %
2011	3 764	6,40 %
Plus de 5 ans	32 189	5,66 %
	97 830	

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

13. Subventions à recevoir

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Gouvernement du Québec		
Immobilisations ^(a)	32 248	33 999
Service de transport adapté	9 782	7 437
Révision du cadre financier	—	1 078
Autres	1 183	749
	43 213	43 263
Gouvernement du Canada		
Immobilisations	5 420	7 726
Agence Métropolitaine de transport		
Immobilisations ^(a)	4 032	11 785
	52 665	62 774

(a) Inclut la tranche à court terme des créances à long terme (note 17) au montant de 34 763 \$ (37 722 \$ en 2005).

14. Autres débiteurs

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Revenus régionaux	3 811	4 102
Versements pour accidents de travail à récupérer	643	727
Réclamations de taxes aux gouvernements	4 540	1 988
Comptes clients généraux	15 755	13 095
Avances d'honoraires pour le prolongement du métro, sans intérêt	7 504	2 171
Avances contractuelles, sans intérêt	968	1 338
Autres	3 699	2 137
	36 920	25 558

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

15. Immobilisations corporelles*(en milliers de dollars)*

	2006			2005
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	7 352	—	7 352	7 352
Immeubles	181 730	73 366	108 364	109 552
Réseau initial et prolongements du métro	1 454 474	1 229 747	224 727	238 231
Améliorations aux infrastructures du métro	364 135	64 565	299 570	181 491
Infrastructures locales	12 079	3 331	8 748	8 703
Infrastructures régionales	11 499	7 908	3 591	4 187
Matériel roulant – autobus	637 266	302 148	335 118	322 206
Matériel roulant – minibus	8 969	5 345	3 624	3 774
Matériel roulant – autres	29 747	15 405	14 342	15 041
Améliorations locatives	7 170	6 446	724	1 207
Équipement de bureau	26 221	5 639	20 582	3 795
Machinerie, outillage et équipement	103 349	45 924	57 425	30 610
Immobilisations corporelles en cours	256 958	—	256 958	278 935
	3 100 949	1 759 824	1 341 125	1 205 084

16. Actifs incorporels*(en milliers de dollars)*

	2006			2005
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Logiciels	48 147	28 582	19 565	24 815
Licences informatiques	5 995	4 976	1 019	2 098
	54 142	33 558	20 584	26 913

17. Créances à long terme*(en milliers de dollars)*

	2006	2005
Montant à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme (note 22)		
Gouvernement du Québec	257 591	266 713
Agence métropolitaine de transport	1 837	8 027
	259 428	274 740
Tranche exigible des créances à long terme (incluse dans les subventions à recevoir) (note 13)	(34 763)	(37 722)
	224 665	237 018

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

18. Autres éléments d'actif à long terme

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Dépôt pour l'achat d'autobus	6 721	5 285
Avance de transition – paie	772	847
Perte reportée sur instruments financiers dérivés et conversion de devises	1 562	3 140
Loyers	541	357
Autres	948	1 009
	10 544	10 638

19. Emprunts temporaires

La Société dispose d'une autorisation d'emprunt pour ses dépenses d'exploitation courantes et celles effectuées en vertu d'un règlement d'emprunt jusqu'à concurrence de 350,0 M\$.

De ce montant, une somme de 310,0 M\$ peut être empruntée, en tout ou en partie, au moyen de billets, acceptations bancaires ou autres titres pouvant être négociés auprès des banques à charte ou sur le marché libre des emprunts à court terme, à un taux n'excédant pas le taux préférentiel des banques à charte. Le terme de remboursement de chacun des billets, acceptations bancaires ou autres titres ne doit pas excéder un an, à compter de leur date d'émission. Au 31 décembre 2006, le taux moyen sur les emprunts temporaires était de 4,11 %, (2,74 % en 2005).

La Société dispose également d'une marge de crédit avec privilège d'utilisation sous forme de billets à demande de 40,0 M\$. Le taux d'intérêt accordé sur cette marge de crédit est le taux de base de l'institution bancaire calculé au jour le jour et payable le dernier jour de chaque mois. Le taux moyen pour l'exercice financier 2006 s'est élevé à 5,76 %, (4,40 % en 2005).

La *Loi sur les sociétés de transport en commun* prévoit que la Ville de Montréal est garante des engagements et obligations de la Société, ce qui inclut les emprunts temporaires contractés par la Société.

Les emprunts temporaires totalisent 205,8 M\$ au 31 décembre 2006 (116,4 M\$ au 31 décembre 2005).

20. Crédoeurs et frais courus

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Fournisseurs et frais courus	62 562	55 093
Salaires et charges sociales	22 789	20 995
Congés de maladie à payer	5 991	7 125
Vacances à payer	26 363	24 867
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	1 050	877
Intérêts courus	6 740	6 008
Autres	10 280	10 392
	135 775	125 357

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

21. Instruments financiers dérivés

Parmi les différents instruments financiers dérivés que la Société utilise, on retrouve les contrats de swaps qui concernent soit des marchandises, soit des swaps liés à un taux d'intérêt ou aux devises de la dette à long terme correspondante.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers suivants avec une juste valeur positive :

(en milliers de dollars)

Description du contrat de swap	Échéance	Quantité nominale de référence (en milliers de litres)	Juste valeur en \$ CAN 2006	Juste valeur en \$ CAN 2005
Diesel	31-12-2008	34 036	115	1 561

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers suivants avec une juste valeur négative :

(en milliers de dollars)

Description du contrat de swap	Échéance	Quantité nominale de référence (en milliers de litres)	Taux de change à terme \$ CAN / \$ US ou Euro	Montant nominal de référence en \$ US ou Euro	Juste valeur en \$ CAN 2006	Juste valeur en \$ CAN 2005
Taux de change et d'intérêt (Euro/CAN)	12-12-2007	–	1,579	19 000	1 263	4 921
Taux de change et d'intérêt (Euro/CAN)	Échue	–	1,865	16 086	–	8 760
Taux de change et d'intérêt (US/CAN)	Échue	–	1,334	22 489	–	4 619
Taux de change et d'intérêt (US/CAN)	09-01-2012	–	1,571	30 000	15 080	15 757
					16 343	34 057
Swap répondant aux conditions de couverture ^(a)						
Diesel	31-12-2009	44 625	–	–	286	–

^(a)La juste valeur du swap n'est pas comptabilisée puisque le swap est admissible à la comptabilité de couverture exposée dans la NOC-13.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

22. Dette à long terme

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt fixes qui varient de 3,25 % à 8,75 % (2,80 % à 8,75 % en 2005) échéant de février 2007 à février 2021	604 291	538 962
Obligations et emprunts bancaires à des taux d'intérêt variables, selon le taux LIBOR plus une prime de 0,15 % à 0,275 % et selon le taux de base plus 1,35 % échéant de décembre 2007 à janvier 2012	64 581	110 118
Versements exigibles sur la dette à long terme	(79 979)	(97 583)
	588 893	551 497

La dette à long terme est constituée d'obligations et d'emprunts bancaires qui sont des obligations directes et générales de la Société. La *Loi sur les sociétés de transport en commun* prévoit que la Ville de Montréal est garante des engagements et obligations de la Société, ce qui inclut la dette à long terme contractée par la Société.

La dette à long terme comprend la dette relative aux trains de banlieue qui s'élève à 1 837 \$ (8 027 \$ en 2005). Bien que le matériel ferroviaire et tout autre actif relié à l'exploitation du réseau de trains de banlieue soient la propriété de l'Agence métropolitaine de transport depuis 1996, la Société a conservé la dette à long terme afférente à ces biens. L'Agence rembourse à la Société le capital et les intérêts et est garante, en cas de défaut, du remboursement de ces montants.

La Société utilise des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt pour des emprunts totalisant 77,1 M\$ (137,1 M\$ en 2005). Ces swaps éliminent en totalité les risques de change et de taux d'intérêt.

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

Année d'échéance	<i>(en milliers de dollars)</i>			Total	Taux d'intérêt pondéré
	Dollars canadiens	Dollars américains convertis en dollars canadiens	Euros convertis en dollars canadiens		
2007	50 762	-	29 217	79 979	-
2008	64 030	-	-	64 030	-
2009	90 036	-	-	90 036	-
2010	25 642	-	-	25 642	-
2011	28 016	-	-	28 016	-
1 à 5 ans	258 486	-	29 217	287 703	4,97 %
6 à 10 ans	306 210	34 959	-	341 169	4,95 %
11 ans et plus	40 000	-	-	40 000	4,89 %
	604 696	34 959	29 217	^(a) 668 872	

(a) Du montant total de 668,9 M\$, une somme de 120,7 M\$ est déjà affectée à titre de placements du fonds d'amortissement (note 12) au remboursement de certaines dettes à long terme en date du 31 décembre 2006.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

22. Dette à long terme (suite)

La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante :

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Obligations et emprunts bancaires	668 872	649 080
Montants accumulés à titre de placements du fonds d'amortissement	(120 739)	(141 395)
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
Gouvernement du Québec	(257 591)	(266 713)
Agence Métropolitaine de Transport	(1 837)	(8 027)
Solde dont la ville de Montréal est garante	288 705	232 945

23. Avantages sociaux futurs**a) Description générale des régimes d'avantages sociaux**

La Société a un certain nombre de régimes à prestations déterminées, capitalisés et non capitalisés qui garantissent à tous les salariés le paiement de prestations de retraite, d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

Les employés de la Société sont les participants actifs d'un des deux régimes à prestations déterminées de la Société. Les employés couverts par l'accréditation du Syndicat du transport de Montréal (CSN) cotisent au Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (Syndicat de transport de Montréal CSN) (« Régime CSN ») alors que les autres employés cotisent au Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (1992) (« Régime 1992 »). Ces deux régimes investissent dans des unités de la Fiducie Globale des Régimes de retraite de la Société de transport de Montréal (« Fiducie Globale ») qui administre les fonds provenant de ces deux régimes de retraite.

Les cotisations sont prélevées sur le salaire de base à raison de 6 % pour les employés et 12 % pour l'employeur moins sa part des cotisations au Régime des rentes du Québec.

Les prestations versées au titre des services sont égales à 2 % du salaire moyen pour les trois années consécutives les mieux rémunérées, multiplié par le nombre d'années de service avec participation et ne peuvent excéder 70 % de ce salaire moyen.

L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2005 et la prochaine évaluation doit être effectuée en date du 31 décembre 2008.

Pour le Régime 1992 et pour le Régime CSN, l'employeur ne peut utiliser le surplus de façon unilatérale afin d'abaisser ses cotisations. En effet, une entente avec les employés doit survenir afin de déterminer l'utilisation des surplus. Une portion des surplus est réservée au financement des bénéfices futurs (la « réserve »). Ainsi, l'avantage futur escompté est nul, ce qui donne lieu à la comptabilisation d'une provision pour moins-value qui est portée en diminution de l'actif au titre des prestations constituées. Au 31 décembre 2006, la provision pour moins-value s'élève à 55,7 M\$ (52,0 M\$ en 2005).

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

23. Avantages sociaux futurs (suite)

Les employés de la Société bénéficient également d'une gamme d'avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi qui comprennent notamment l'assurance vie, la couverture de soins de santé, des banques de congés de maladie, un régime de continuation de salaire temporaire durant l'invalidité, des régimes complémentaires aux prestations versées par la CSST, aux prestations de maternité et parentales ainsi que le maintien des protections d'assurance lors de certaines absences prolongées. Ces avantages varient dépendamment du groupe d'emploi à l'intérieur duquel se retrouve un employé.

La Société évalue ses obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs du régime pour les besoins de la comptabilité au 31 août de chaque année.

(en milliers de dollars)

	Régimes de retraite		Autres régimes	
	2006	2005	2006	2005
b) Total des paiements en espèces				
Cotisations de l'employeur au titre des avantages sociaux futurs	33 047	32 078	7 832	7 487
c) Obligation au titre des prestations constituées				
Solde au début de l'exercice	2 907 584	2 686 644	88 753	84 765
Coût des services rendus au cours de l'exercice	67 717	57 376	7 400	7 096
Cotisation des employés	23 359	22 759	-	-
Intérêts débiteurs	147 311	148 818	4 585	4 379
Prestations versées	(131 302)	(121 999)	(7 832)	(7 487)
Coût des services passés	13 584	-	-	-
Pertes actuarielles sur l'obligation	738	113 986	-	-
Solde à la fin de l'exercice	3 028 991	2 907 584	92 906	88 753
d) Juste valeur des actifs du régime				
Solde au début de l'exercice	2 980 058	2 727 608	-	-
Cotisations de l'employeur	33 047	32 078	7 832	7 487
Cotisations des employés	23 359	22 759	-	-
Rendement réel des actifs du régime	196 670	319 612	-	-
Prestations versées	(131 302)	(121 999)	(7 832)	(7 487)
Solde à la fin de l'exercice	3 101 832	2 980 058	-	-
Composition des actifs du régime:				
<u>Catégorie d'actifs</u> (en pourcentage)				
Titres de capitaux propres	57 %	55 %		
Titres de créance	32 %	32 %		
Biens immobiliers	8 %	8 %		
Autres	3 %	5 %		
Total	100 %	100 %		

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

23. Avantages sociaux futurs (suite)*(en milliers de dollars)*

	Régimes de retraite		Autres régimes	
	2006	2005	2006	2005
e) Rapprochement de la situation de capitalisation des régimes d'avantages sociaux et des montants inscrits dans les états financiers				
Juste valeur des actifs du régime	3 101 832	2 980 058	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	(3 028 991)	(2 907 584)	(92 906)	(88 753)
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	72 841	72 474	(92 906)	(88 753)
Coût non amorti des services passés	12 385	-	-	-
Gain actuariel net non amorti	(49 155)	(37 276)	-	-
Actif (passif) au titre des prestations constituées	36 071	35 198	(92 906)	(88 753)
Provision pour moins-value à l'égard de l'actif au titre des prestations constituées	(55 745)	(51 990)	-	-
Passif net de la provision pour moins-value	(19 674)	(16 792)	(92 906)	(88 753)

Présentation au bilan consolidé

	2006	2005
Régimes de retraite	(19 674)	(16 792)
Autres régimes	(92 906)	(88 753)
	(112 580)	(105 545)
Actif au titre des prestations constituées	47	-
Passif au titre des prestations constituées	(112 627)	(105 545)
	(112 580)	(105 545)

f) Régimes dont l'obligation au titre des prestations constituées excède les actifs

Les montants présentés ci-dessus relativement à l'obligation au titre des prestations constituées et à la juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice comprennent les montants suivants relativement aux régimes qui ne sont pas entièrement capitalisés :

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

23. Avantages sociaux futurs (suite)

(en milliers de dollars)

	Régimes de retraite		Autres régimes	
	2006	2005	2006	2005
Obligation au titre des prestations constituées	(800 785)	(760 205)	(92 906)	(88 753)
Juste valeur des actifs des régimes	766 956	739 216	-	-
Situation de capitalisation – déficit	(33 829)	(20 989)	(92 906)	(88 753)
g) Composantes des coûts de l'exercice constatés au titre des prestations déterminées				
Coût des services rendus au cours de l'exercice, déduction faite des cotisations des employés	67 717	57 376	7 400	7 096
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	147 311	148 818	4 585	4 379
Rendement réel des actifs du régime	(196 670)	(319 612)	-	-
Perte actuarielle sur l'obligation	738	113 986	-	-
Coût des services passés	13 584	-	-	-
Composantes du coût des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	32 680	568	11 985	11 475
Ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme du coût des avantages sociaux futurs				
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs	12 784	151 262	-	-
Écart entre le montant de la perte actuarielle constatée pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	(905)	(113 986)	-	-
Écart entre l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	(12 385)	-	-	-
	(506)	37 276	-	-
Variation de la provision pour moins-value à l'égard de l'actif au titre des prestations constituées	3 755	(3 466)	-	-
Coûts constatés au titre des prestations déterminées	35 929	34 378	11 985	11 475

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

23. Avantages sociaux futurs (suite)*(en milliers de dollars)*

	Régimes de retraite		Autres régimes	
	2006	2005	2006	2005
h) Excédent de la charge relative aux avantages sociaux futurs sur les contributions versées				
Coûts constatés au titre des prestations déterminées	35 929	34 378	11 985	11 475
Cotisations de l'employeur	(33 047)	(32 078)	(7 832)	(7 487)
	2 882	2 300	4 153	3 988

Présentation aux résultats consolidés

	2006	2005
Régime de retraite	2 882	2 300
Autres régimes	4 153	3 988
Excédent de la charge relative aux avantages sociaux futurs sur les contributions versées	7 035	6 288

	Régimes de retraite		Autres régimes	
	2006	2005	2006	2005
i) Principales hypothèses (taux pondérés)				
Coût des prestations (année courante)				
Taux d'actualisation	5,00 %	5,50 %	5,20 %	5,20 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes à long terme	6,24 %	6,24 %		
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,22 %	3,22 %
Obligation au titre des prestations constituées (fin d'année)				
Taux d'actualisation	5,00 %	5,00 %	5,20 %	5,20 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,22 %	3,22 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	—	—	7,41 %	7,72 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	—	—	4,59 %	4,59 %
Année où le taux devrait se stabiliser	—	—	2016	2016

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

23. Avantages sociaux futurs (suite)

Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2006 :

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	
	Augmentation	Diminution
Total du coût des prestations au titre des services rendus et des intérêts débiteurs	388	(356)
Obligation au titre des prestations constituées	2 795	(2 681)

24. Subventions reportées

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Solde au début	498 913	458 858
Augmentation	22 727	43 117
Encaissement	29 813	39 704
Amortissement	(42 700)	(42 766)
Solde à la fin	508 753	498 913

25. Renseignements complémentaires à l'état des flux de trésorerie

Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Subventions et contributions à recevoir	9 667	(1 833)
Autres débiteurs	(11 362)	(2 031)
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	(3 508)	(1 983)
Créditeurs et frais courus	10 418	12 567
	5 215	6 720

Autres renseignements

<i>(en milliers de dollars)</i>	2006	2005
Émission de créances à long terme	(22 727)	(43 117)
Augmentation des subventions reportées	22 727	43 117
Intérêts payés sur emprunts temporaires	1 707	651
Intérêts payés sur dette à long terme	33 696	32 783

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

26. Engagements**a) Baux à long terme**

La Société s'est engagée à verser une somme de 86,0 M\$ pour des locaux, en vertu de baux à long terme échéant du 31 décembre 2007 au 31 juillet 2023. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 6,4 M\$ pour 2007, 6,3 M\$ annuellement pour 2008 à 2010 et 6,1 M\$ pour 2011.

b) Contrat d'impartition de la centrale informatique

La Société s'est engagée à verser une somme totale de 1,4 M\$ pour les années 2007 et 2008 pour l'impartition de sa centrale informatique. Les versements à venir s'élèvent à 1,2 M\$ pour 2007 et 0,2 M\$ pour 2008.

Ce contrat comporte une option de renouvellement pour une période additionnelle de deux ans aux mêmes termes et conditions.

c) Contrat de service d'un intégrateur en solutions de communication

La Société s'est engagée à verser un montant maximum de 8,1 M\$ pour les années 2007 à 2012. Les deux principaux volets de ce contrat sont composés du système téléphonique corporatif au montant de 6,9 M\$ et des services d'accès Internet au montant de 1,2 M\$.

Les versements à venir s'élèvent à 1,4 M\$ annuellement pour les années 2007 à 2011 et 1,1 M\$ pour 2012.

d) Contrat d'approvisionnement en pièces d'autobus

La Société, mandataire pour les principales sociétés de transport du Québec, a adjudgé des contrats d'approvisionnement en pièces d'autobus urbains dans le cadre d'achats unifiés.

Au 31 décembre 2006, la valeur totale résiduelle de ces contrats pour l'ensemble des sociétés est de 4,0 M\$. La portion attribuable à la Société de transport de Montréal est de 1,7 M\$ pour 2007.

Inversement, la Société a mandaté deux sociétés de transport du Québec pour procéder à des achats unifiés de pièces d'autobus urbains. Ces contrats totalisent 4,3 M\$ au 31 décembre 2006. La portion attribuable à la Société de transport de Montréal est de 3,6 M\$ en 2007 et 0,7 M\$ en 2008.

e) Contrat d'acquisition d'autobus urbains

La Société a octroyé un contrat d'acquisition d'autobus urbains à plancher surbaissé dans le cadre d'un processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec.

Le contrat s'échelonne de 2003 à 2007 et vise l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé pour l'ensemble des sociétés. En vertu de ce contrat, les sociétés ont la possibilité de diminuer les quantités commandées de 10 % ou de les augmenter de 20 %. Ce contrat prévoit également une clause d'indexation en fonction de l'indice des prix à la consommation et l'indice des prix de l'industrie ainsi que sur la variation du taux de change américain (US) et du taux de change européen (EURO) pour la portion du coût d'un autobus à contenu américain et européen. À titre indicatif, le contenu américain représente 29% du coût de base alors que le contenu européen en représente 9 %.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

26. Engagements (suite)

La portion révisée pour la Société est de 344 autobus pour un montant total estimé de 154,6 M\$. Il reste des livraisons à venir de 31,4 M\$ en 2007.

f) Programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro

La Société a signé un contrat avec une firme d'ingénieurs pour un montant de 33,8 M\$ en 2005 dont le solde est de 14,4 M\$ afin d'opérer un bureau de projets responsable de la réalisation du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro. Les versements prévus sont de 12,9 M\$ pour 2007 et 0,5 M\$ annuellement pour 2008 à 2010.

g) Contrats d'acquisition d'équipements et de système de vente et perception

En 2003, la Société avait adjugé deux contrats majeurs dans le cadre du projet de renouvellement du système et des équipements de vente et perception. En 2005, la Société a accepté d'augmenter les contingences de ces deux contrats.

La Société a octroyé un premier contrat en son nom et en tant que mandataire de six autorités organisatrices de transport (AOT), au montant total révisé de 94,7 M\$, dont 73,9 M\$ pour la Société. Ce contrat couvre le remplacement du système centralisé et des équipements afférents, l'acquisition des cartes à puce (qui seront les supports pour les titres de transport avec le nouveau système) ainsi que l'entretien des logiciels du système et des équipements. Pour la Société, la portion relative aux frais d'entretien des logiciels et des équipements représente 10,7 M\$. Les versements des prochains exercices sont de 0,2 M\$ pour 2008 et de 2,1 M\$ annuellement pour 2009 à 2013.

La Société a octroyé un deuxième contrat en son nom et en tant que mandataire d'une autre AOT, au montant total révisé de 51,1 M\$, dont 45,4 M\$ pour la Société. Ce contrat inclut le remplacement des boîtes de perception dans les autobus, ainsi que l'entretien des logiciels du système et des équipements afférents. Pour la Société, la portion relative aux frais d'entretien des logiciels s'élève à 1,0 M\$. Les versements des prochains exercices sont de 0,2 M\$ pour 2007, aucun montant pour 2008 et de 0,2 M\$ annuellement pour 2009 à 2012.

h) Contrat d'approvisionnement en diesel

La Société a négocié des ententes avec des institutions financières afin de se protéger des risques de fluctuation du prix du diesel sur le marché jusqu'au 31 décembre 2009. Pour la durée totale de ces ententes, débutant en janvier 2006 et janvier 2007 respectivement, la Société aura payé une quantité de 124,0 M de litres à un prix fixe, qui représentera une somme d'environ 67,4 M\$.

Au 31 décembre 2006, le solde de l'engagement de la société s'élève à 78,7 M de litres pour une somme de 42,9 M\$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

27. Instruments financiers

La Société a peu recours aux instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux de change et aux taux d'intérêt, et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation.

a) Risque de crédit

La Société surveille, dans le cours normal de ses activités, la situation financière de ses clients et examine les antécédents de chaque nouveau client en matière de crédit. La Société estime qu'il n'y a pas de concentration importante du risque de crédit.

b) Carburant

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur ses marges d'exploitation, la Société a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de swap sur le carburant pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à trois ans à l'avance.

Au 31 décembre 2006, deux swaps de diesel étaient en cours dont un a été conclu en octobre 2006 (note 21).

c) Risque de taux d'intérêt

La Société utilise des swaps de taux d'intérêt pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux d'intérêt sur sa dette à long terme à taux variable. Ces swaps n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables.

Au 31 décembre 2006, ces swaps avaient une juste valeur de 3,1 M\$ avec une position défavorable à la Société.

d) Risque de change

Bien que la Société transige ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses charges, de ses actifs et de sa dette à long terme est libellée en dollars US et en Euros. Par conséquent, les résultats de la Société sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises.

Afin de minimiser les impacts résultant de la conversion en dollars canadiens de la dette à long terme libellée en devises étrangères, la Société a recours à des swaps de devises qui n'ont pas été désignés au 31 décembre 2006 comme couverture aux fins comptables.

Au 31 décembre 2006, ces swaps avaient une juste valeur de 13,2 M\$ avec une position défavorable.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

27. Instruments financiers (suite)

e) Juste valeur

Selon les principes comptables généralement reconnus, la juste valeur d'un instrument financier désigne le prix auquel l'instrument pourrait se négocier entre des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La Société utilise les méthodes et hypothèses suivantes pour estimer la juste valeur de chaque catégorie d'instruments financiers dont la valeur comptable est présentée au bilan sous les postes suivants :

Encaisse, subventions à recevoir, contributions régionales à recevoir, contribution du Réseau de transport de Longueuil à recevoir, autres débiteurs, emprunts temporaires ainsi que créditeurs et frais courus.

La valeur comptable se rapproche de la juste valeur puisque ces instruments ont une date d'échéance rapprochée.

Le tableau qui suit présente les valeurs comptables et les justes valeurs estimatives des instruments financiers de la Société aux 31 décembre 2006 et 2005, pour lesquels les valeurs comptables au bilan diffèrent des justes valeurs :

(en milliers de dollars)

	2006		2005	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
Actifs financiers				
Placements du fonds d'amortissement	120 739	121 632	141 395	142 563
Instruments financiers dérivés	115	115	1 561	1 561
Passifs financiers				
Instruments financiers dérivés	16 343	16 343	34 057	34 057
Dette à long terme (y compris la tranche échéant à moins d'un an)	668 872	685 794	649 080	668 710

28. Éventualités

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 43,6 M\$. Ces réclamations sont constituées, entre autres, d'une requête en recours collectif totalisant 40,0 M\$ provenant d'usagers lésés lors de la grève en 2003. Quant au solde des réclamations de 3,6 M\$, il est constitué de causes individuelles, de blessures corporelles, de dommages matériels et de divers autres litiges. Au 31 décembre 2006, la Société a provisionné un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

29. Événement postérieur à la date du bilan**Dettes à long terme**

Le 19 janvier 2007, la Société a conclu un emprunt bancaire au montant de 100,0 M\$ afin de financer les immobilisations corporelles en cours de réalisation. Cette dette à long terme comporte les tranches et modalités suivantes :

(en milliers de dollars)

Montant	Échéance	Taux
73 200	19-01-2017	4,48 %
16 300	19-01-2022	6,29 %
10 500	19-01-2027	6,34 %
<u>100 000</u>		

30. Opérations entre apparentés

Les opérations réalisées avec la Ville de Montréal sont présentées distinctement aux états financiers consolidés. Les opérations sont réalisées dans le cours normal des affaires et comptabilisées à la valeur d'échange. La Société fait partie du périmètre comptable de la Ville de Montréal.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

31. Différences entre les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) et le Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec (comptabilité municipale)

Les états financiers consolidés ont été établis selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR), lesquels diffèrent à certains égards de ceux que la Société a suivis au cours des exercices précédents, notamment les recommandations du *Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec* publié par le ministère des Affaires municipales et des régions (comptabilité municipale).

(en milliers de dollars)

	Budget (non vérifié)	2006	2005
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Voyageurs	396 196	394 734	379 358
Contribution de la Ville de Montréal	278 000	278 000	276 200
Subventions du gouvernement du Québec	84 864	78 857	86 623
Révision du cadre financier	32 000	-	-
Contributions régionales	58 166	58 088	61 608
Contribution du Réseau de Transport de Longueuil	1 803	1 803	1 803
Autres produits	19 722	22 057	21 864
	870 751	833 539	827 454
CHARGES			
Services autobus et métro	710 708	698 071	684 715
Service de transport adapté	39 412	40 879	37 338
Service de la dette et frais de financement	108 820	102 848	104 437
Dépenses imprévues	5 500	-	-
	864 440	841 798	826 490
SURPLUS (DÉFICIT) AVANT DÉFICIT ACCUMULÉ DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT	6 311	(8 259)	964
Déficit accumulé de l'exercice précédent	(6 311)	(5 347)	(6 311)
DÉFICIT DE L'EXERCICE SELON LA COMPTABILITÉ MUNICIPALE	-	(13 606)	(5 347)
Immobilisations ^(a)	-	(11 014)	(7 323)
Avantages sociaux futurs ^(b)	-	(5 193)	(4 480)
Instruments financiers ^(c)	-	(1 148)	1 572
Autres ^(d)	-	10 600	11 440
	-	(6 755)	1 209
PERTE NETTE SELON LES PCGR	-	(20 361)	(4 138)

NOTES COMPLÉMENTAIRES AU 31 DÉCEMBRE 2006

31. Différences entre les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) et le Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec (comptabilité municipale) (suite)*(en milliers de dollars)*

	Budget (non vérifié)	2006	2005
(a) Immobilisations			
Remplacement du remboursement de capital par l'amortissement des immobilisations, net de subventions	-	(13 222)	(13 195)
Immobilisations à même les revenus, nettes de subvention	-	1 468	4 731
Perte sur disposition d'actifs	-	(489)	(608)
Remboursement du fonds de roulement	-	1 229	1 749
	-	(11 014)	(7 323)
(b) Avantages sociaux futurs			
Post-retraite	-	(3 319)	(3 191)
Post-emploi	-	(834)	(797)
Régimes de retraite	-	(2 882)	(2 300)
	-	(7 035)	(6 288)
Montants à pourvoir dans le futur (anciens passifs salariaux)	-	1 842	1 808
	-	(5 193)	(4 480)
(c) Instruments financiers			
	-	(1 148)	1 572
(d) Autres			
Produits issus des placements du fonds d'amortissement	-	5 317	5 870
Annulation du report du déficit à l'exercice subséquent	-	5 347	6 311
Harmonisation des conventions comptables des sociétés sous contrôle conjoint	-	(64)	(741)
	-	10 600	11 440

32. Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs de l'exercice précédent ont été redressés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée par l'exercice couvert.

33. Opinion des vérificateurs

L'opinion des vérificateurs ne porte pas sur les informations complémentaires.

CODE D'ÉTHIQUE

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL ET SES EMPLOYÉS SONT AU SERVICE DU PUBLIC ET DE LA COLLECTIVITÉ. ON DOIT RECONNAÎTRE, DANS LES COMPORTEMENTS, LE SOUCI DE L'EXCELLENCE ET LES SIGNES D'UNE CONDUITE EXEMPLAIRE DE FAÇON À MAINTENIR ET À ACCROÎTRE LA CONFIANCE DU PUBLIC DANS L'INTÉGRITÉ, L'OBJECTIVITÉ ET L'IMPARTIALITÉ DE L'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ.

OBSERVATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

La Société de transport de Montréal, ses employés, ses administrateurs, les membres externes de ses différents comités ainsi que toutes personnes appelées à transiger avec elle ou à lui offrir des services doivent observer toutes les lois et tous les règlements qui régissent les activités de la Société ainsi que les dispositions établies au présent Code d'éthique. En cas de conflit entre des dispositions spécifiques du présent code et les conventions collectives de travail de la Société ou les lois qui la régissent, ces dernières ont préséance.

Chaque employé doit avoir une connaissance raisonnable des lois et des règlements qui s'appliquent aux fonctions qu'il exerce pour la Société.

Les lois et règlements relatifs aux activités de la Société sont parfois très complexes, tout comme ils peuvent faire l'objet de fréquentes modifications. En cas d'incertitude, l'employé doit se renseigner auprès du secrétaire et directeur des affaires juridiques de la Société.

ENGAGEMENTS DE LA SOCIÉTÉ

Envers sa clientèle

La Société de transport de Montréal place le service à la clientèle au premier rang de ses priorités et attend de ses employés une adhésion sans réserve à cet engagement et aux orientations qu'elle retient pour en assurer la réalisation. La sécurité des personnes est primordiale et l'on ne saurait, à la Société, accepter de compromis qui la mette en péril.

Servir la clientèle avec respect et dignité est aussi un objectif envers lequel la Société a pris des engagements et dont les employés doivent se faire les ambassadeurs, tant dans leurs comportements que dans leurs attitudes. Les employés doivent également être sensibles à la réalité de la diversité de la population desservie par la Société ainsi qu'à son caractère multiculturel.

ENGAGEMENTS DE LA SOCIÉTÉ

Envers ses employés

La Société a pris envers ses employés des engagements précis : un traitement juste, équitable et sans discrimination à l'embauche et dans l'emploi; un travail qui fait appel à leurs talents, à leurs aptitudes et qui favorise leur développement; des conditions de travail favorables et comparables à celles d'autres entreprises semblables ou analogues; un milieu de travail sécuritaire ainsi que des canaux d'information et de communication efficaces. Pour que ses employés adhèrent à ses objectifs, l'entreprise doit leur communiquer clairement ses attentes. Les communications de la Direction aux employés portent autant sur la mission de l'entreprise et ses objectifs de gestion et d'exploitation que sur les principes moraux qui doivent guider la conduite des affaires.

Envers les droits et libertés de la personne

Le Programme d'accès à l'égalité de la Société témoigne de son adhésion à la Charte des droits et libertés de la personne du Québec. Dans ses pratiques d'embauche, comme dans ses rapports avec ses employés, la Société s'engage à développer et à maintenir des pratiques qui soient exemptes de biais discriminatoire assurant ainsi, à tout candidat à un emploi et à chaque employé, la reconnaissance et l'exercice de ses droits et libertés. L'employé de la Société qui agirait à l'encontre de ces principes par des attitudes ou des comportements racistes ou discriminatoires ferait preuve d'un grave manque d'éthique.

Envers ses biens

Entreprise financée à même les fonds publics, la Société de transport de Montréal gère des ressources matérielles et financières considérables. Elle met tout en œuvre pour percevoir et encaisser ses recettes pour assurer la conservation de ses biens et leur utilisation appropriée.

NORMES D'ÉTHIQUE DES EMPLOYÉS

Malgré que certaines des dispositions qui suivent s'adressent particulièrement aux gestionnaires, tout employé concerné personnellement par une situation similaire doit voir à s'assurer de leur respect.

Règles générales

En exigeant de ses employés qu'ils respectent le présent Code, la Société veut souligner l'importance qu'elle attache à l'intégrité de ses employés, à la transparence de sa gestion et à sa bonne réputation auprès des clients, des fournisseurs et des organismes avec lesquels elle fait affaire. La Société estime que l'adhésion des employés à des normes d'éthique rigoureuses ne peut que contribuer à développer la transparence de la gestion de l'entreprise.

La nature même de l'entreprise et de ses activités la soumet naturellement à l'examen public de ses pratiques administratives et de ses résultats de gestion. La conduite des gestionnaires et les motifs qu'ils peuvent invoquer à l'appui d'une orientation ou d'une décision de gestion sont susceptibles d'être scrutés de près par un public exigeant quant à la saine utilisation des fonds gérés par les organismes publics.

La conduite de chaque employé doit être intègre de telle façon qu'elle ne puisse porter atteinte à la réputation de la Société ni compromettre sa capacité de s'acquitter de ses fonctions sans contraintes extérieures. L'employé doit donc éviter, en tout temps, de se placer dans des situations où son intégrité ou celle de la Société pourrait être mise en doute. Il doit poser des gestes justifiés et justifiables qu'il serait en mesure de défendre publiquement, le cas échéant. Il doit s'abstenir de créer des obligations pour la Société qui n'entrent pas dans ses fonctions.

NORMES D'ÉTHIQUE DES EMPLOYÉS

Respect de la personne

Dans l'exercice de ses fonctions, l'employé se doit de respecter la « personne » pour ce qu'elle est, quels que soient sa race, sa couleur, son âge, son sexe, sa religion, ses convictions politiques, sa langue, son origine nationale ou ethnique, sa condition sociale, son orientation sexuelle ou son handicap.

L'employé doit exercer efficacement ses tâches reliées à l'exercice de ses fonctions. Il a l'obligation de rendre compte de ses actions et de ses décisions. Dans ce but, la Société met à sa disposition les moyens nécessaires requis et l'encourage à faire preuve d'initiative dans la poursuite de ses objectifs.

L'exercice du pouvoir décisionnel entraîne par ailleurs l'obligation de rendre compte et dans le domaine de l'éthique, plus encore que dans d'autres domaines, cette responsabilité ne peut être partagée. L'employé doit donc assumer la responsabilité de ses actes.

Conflits d'intérêt

L'employé a une obligation personnelle à l'égard de l'entreprise. Il doit se garder d'avoir des intérêts ou d'entretenir des relations qui pourraient être ou sembler être préjudiciables à son employeur. L'employé doit non seulement éviter les conflits d'intérêts réels mais également toute situation susceptible de créer un conflit d'intérêts ou une apparence de conflit d'intérêts pouvant ternir sa réputation ou celle de la Société.

Un employé est en conflit d'intérêts lorsqu'il a - ou pourrait avoir - dans l'issue d'une transaction faite pour la Société, un intérêt personnel qui s'oppose à celui de l'entreprise, ou qui est assez important pour affecter l'indépendance de son jugement. Dans un tel cas, sa loyauté envers l'entreprise risque d'être compromise par les avantages réels ou potentiels qu'il peut retirer de la transaction.

De façon générale, un employé doit éviter tout placement, tout intérêt ou toute association susceptibles de nuire à son jugement et à son impartialité dans l'exercice de ses fonctions au sein de la Société.

Acceptation, don, échange de cadeaux ou de faveurs

Le fait d'accepter (pour lui-même ou pour d'autres - incluant ses proches), de donner ou d'échanger un cadeau ou une faveur (même symbolique) peut donner lieu à une situation de dépendance ou tout au moins de malaise à l'égard du tiers qui l'a offert ou reçu. Il se peut également qu'une faveur soit accordée ou un cadeau offert dans le but explicite ou implicite d'influencer le jugement de l'employé dans l'exercice de ses fonctions pour le compte de la Société.

Dans de telles circonstances, un employé doit se demander, par exemple, si la nature ou la valeur d'un cadeau, d'un don ou d'une faveur est suffisante pour influencer sa décision, dans quelles circonstances ils lui sont offerts ou il en a fait don ou échange, et s'il éprouverait ou non un certain embarras en avouant qu'il les a acceptés ou offerts.

La Société s'attend donc à ce que ses employés fassent preuve de prudence dans leurs relations avec ses fournisseurs et ses interlocuteurs, et qu'ils s'assurent que leur indépendance et leur liberté de jugement ne sont en aucune façon influencées ou biaisées par quelque avantage que ce soit.

NORMES D'ÉTHIQUE DES EMPLOYÉS

Chaque situation doit cependant être considérée individuellement. On doit alors tenir compte de certaines particularités telles :

- a) le caractère peu onéreux du cadeau;
- b) le refus du cadeau serait jugé blessant pour des raisons culturelles;
- c) le cadeau est offert publiquement et son refus serait embarrassant;
- d) l'invitation répond à des impératifs d'ordre professionnel.

Lorsqu'un cadeau de plus grande valeur est accepté pour des raisons culturelles ou protocolaires, il doit être remis à l'administration et ne pas être considéré comme appartenant en propre à l'employé. Il convient également de s'efforcer, le cas échéant, de rendre le cadeau de manière diplomatique.

Si l'employé a des doutes au sujet de la nature de certaines gratifications, il doit en référer à sa hiérarchie ou au secrétaire et directeur des affaires juridiques de la Société.

Activités professionnelles extérieures

L'exercice d'une activité professionnelle à l'extérieur de l'entreprise peut donner lieu à un conflit d'intérêts si cette activité est préjudiciable au travail pour lequel un employé est rémunéré par la Société. Les employés de la Société ne doivent donc occuper aucun poste ni emploi extérieurs dont les exigences pourraient être incompatibles avec leurs fonctions au sein de la Société ou mettre en cause leur aptitude à remplir ces fonctions avec objectivité.

La Société reconnaît toutefois qu'une activité professionnelle extérieure peut constituer une occasion de perfectionnement personnel qui peut s'avérer profitable pour l'entreprise dans la mesure où cette activité contribue à accroître la compétence de l'employé ou même à rehausser l'image de l'entreprise. Par contre, la Société ne saurait approuver l'exercice d'une activité extérieure qui empêcherait un employé d'assumer pleinement ses responsabilités, diminuerait son rendement professionnel, nuirait à la réputation ou à l'image de la Société et serait susceptible d'entraîner un conflit d'intérêts.

Il incombe à l'employé de s'assurer d'obtenir l'accord de son supérieur et de prévoir les arrangements requis avant de débiter son activité extérieure à l'entreprise ainsi que de démontrer que celle-ci n'est pas préjudiciable à son travail régulier.

Possession d'actions et d'intérêts financiers

Un employé doit s'abstenir d'effectuer tout placement qui risque de nuire à l'impartialité de ses décisions. Celle-ci pourrait être compromise lorsque lui-même ou l'un de ses proches parents possède un intérêt direct ou indirect important dans une entreprise avec laquelle la Société fait affaire, mettant ainsi en conflit son intérêt personnel et celui de la Société.

L'octroi d'un contrat peut aussi donner lieu à un conflit d'intérêts si un employé possède des intérêts financiers ou des actions de valeur substantielle dans une entreprise soumissionnaire.

Afin d'éviter de telles situations, la Société demande à ses employés et à ses gestionnaires, en particulier, de divulguer à leurs supérieurs tous leurs intérêts financiers, commerciaux ou d'affaires qu'ils possèdent en propre ou que l'un de leurs proches parents possède en propre, dans les cas où de tels intérêts pourraient entrer en conflit avec leurs obligations professionnelles. De plus, dans un tel cas, l'employé devrait s'exclure de toute négociation de contrat avec ces entreprises si une telle implication existait.

NORMES D'ÉTHIQUE DES EMPLOYÉS

Les situations pouvant occasionner des conflits d'intérêts ne se limitent pas à celles mentionnées précédemment. La Société attend de ses employés qu'ils gèrent leurs affaires personnelles de manière à éviter tout conflit d'intérêts et qu'ils soient assez vigilants pour identifier et prévenir toute situation où leur liberté et leur indépendance de jugement risquent d'être biaisées. La Direction recommande donc à ses employés de faire preuve d'ouverture et de franchise avec leur supérieur immédiat et de ne pas hésiter à consulter d'autres personnes ressources au sein de la Société dont notamment le secrétaire et directeur des affaires juridiques de la Société ou, selon le cas, le conseiller en éthique.

Dans les situations suivantes, la détention de valeurs mobilières ou d'intérêts financiers ne pourraient porter à conséquences :

- si son importance ne permet vraisemblablement pas de placer l'employé en situation de conflit d'intérêts;
- si sa nature ou son étendue est commune à la population en général ou à un secteur particulier dans lequel œuvre l'employé;
- s'il s'agit de titres émis ou garantis par la Société, un gouvernement ou une municipalité à des conditions identiques pour tous.

Participation à la vie politique ou à la vie publique

En ce qui concerne les partis politiques, la Société préconise pour elle-même la plus stricte neutralité et ne verse d'ailleurs aucune contribution financière à quelque parti que ce soit. Un employé désirant s'engager sur la scène politique ou sur la scène publique et y jouer un rôle qui soit exempt de partialité ou de conflits d'allégeance devra établir avec la Direction les modalités de sa participation.

La Société estime normal que ses employés s'intéressent à la vie politique ou à la vie publique et qu'ils puissent s'exprimer librement à propos des questions d'intérêt public. De telles activités doivent toutefois demeurer une responsabilité et un engagement individuels et n'être en aucune façon associées à un engagement corporatif. Par conséquent, lorsqu'un employé de la Société s'exprime sur des questions d'intérêt public, il doit préciser qu'il le fait en son nom personnel et non en celui de la Société.

Cependant, cette situation est susceptible d'entraîner des conflits d'allégeance. Ce serait le cas, par exemple, lorsque des questions discutées au niveau municipal, provincial ou fédéral sont reliées directement à des activités ou à des projets auxquels participe un employé de la Société, ou concernant une information qu'il possède mais ne peut divulguer en raison de ses fonctions. Dans de telles circonstances, l'employé doit exposer au Comité de direction de la Société la nature de sa participation à la vie politique ou à la vie publique, afin de déterminer si celle-ci entre ou non en conflit avec les fonctions qu'il occupe.

Règles applicables à l'après-mandat

L'obligation professionnelle de l'employé, sa loyauté et son intégrité demeurent après qu'il ait cessé d'occuper un emploi ou de remplir des fonctions à la Société.

Un ancien employé doit continuer de respecter et d'assurer la protection de certaines informations qui ont pu être portées à sa connaissance dans le cadre de ses fonctions. Il doit continuer à respecter l'intégrité de la Société et ne pas utiliser aucun élément confidentiel ou stratégique à son avantage ou au détriment de la Société ou d'un tiers. Dans ce sens, il ne peut profiter du fait qu'il ait été un employé de la Société pour obtenir un privilège auquel il n'aurait pas eu droit, n'eût été de ses fonctions antérieures.

NORMES D'ÉTHIQUE DES EMPLOYÉS

Respect des droits de la Société sur ses biens

Les employés doivent respecter les droits de la Société sur ses biens, que ces derniers soient de nature financière, matérielle ou intellectuelle. Cette attitude interdit l'appropriation illégale de biens, leur mauvaise utilisation ou la négligence dans leur entretien. Les fonds et les biens appartenant à la Société ne doivent être utilisés qu'aux fins opérationnelles ou administratives pour lesquelles ils ont été prévus. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une entente préalable avec l'autorité compétente.

Chaque employé doit assumer ses responsabilités et démontrer, par son comportement, qu'il respecte ce qui est mis à sa disposition et qui ne lui appartient pas. Il doit se rappeler que l'utilisation du matériel ou de l'équipement de la Société à des fins personnelles est défendue sauf dans certaines circonstances identifiées et encadrées par la Société.

Les employés doivent également considérer l'information qui est mise à leur disposition dans l'exercice de leurs fonctions comme propriété de la Société, et ce, au même titre que les ressources matérielles et financières. Des lois ainsi que des politiques et des directives internes s'y rapportent. La Société s'attend à ce que ses employés s'y conforment.

Conséquemment, les employés qui quittent la Société doivent remettre tous objets, documents ou données appartenant à la Société tels que cartes d'identité, cartes d'accès et clés, outils, téléphones cellulaires et téléavertisseurs, cartes de crédit, livres et manuels, matériel ou logiciels informatiques, banques de données, ou toutes autres propriétés de la Société.

Qu'il s'agisse de comptes à vérifier, de dépenses à engager ou encore de notes de frais, les employés doivent faire preuve de jugement et s'assurer que la Société profite au maximum des sommes dépensées, autrement dit, se demander quelle est la valeur reçue en contrepartie de l'argent dépensé. Un supérieur ne doit approuver des dépenses ou signer des pièces justificatives que s'il a la certitude que ces dépenses sont justifiées et que les montants sont exacts. Tout employé à qui incombe la responsabilité de déboursier, d'engager ou d'encaisser des fonds de la Société a l'obligation de voir à ce que ces sommes soient employées exclusivement pour la gestion courante des affaires de la Société.

À titre d'exemples de mauvaise utilisation des biens ou d'appropriation illégale de fonds, mentionnons :

- la falsification des comptes de dépenses, des livres comptables, des registres;
- le fait de payer un fournisseur pour des services non rendus;
- le fait de se servir du matériel ou de l'équipement de la Société à des fins lucratives;
- le fait de se servir, sans autorisation préalable, du matériel ou de l'équipement de la Société à des fins personnelles.

La Société croit à l'honnêteté de ses employés. Elle considère que les mesures de contrôle indiquées précédemment visent autant la protection des individus que celle de l'entreprise. Elle s'attend en retour à ce que ses employés traitent les fonds et les biens de la Société avec le même respect et le même soin que s'il s'agissait de leurs propres biens.

NORMES D'ÉTHIQUE DES EMPLOYÉS

Respect des codes de déontologie professionnelle

Sur le plan professionnel, la Société s'attend bien sûr à ce que l'employé déjà régi par un code de déontologie professionnelle observe les normes d'éthique de son groupe d'appartenance et s'assure que les actes professionnels qu'il pose sont conformes aux normes de sa profession. En cas de doute, l'employé devrait soumettre le problème à son supérieur afin qu'ils puissent y trouver ensemble une solution satisfaisante.

Dans le même ordre d'idées, la politique de la Société, hormis les cas de faute lourde ou de négligence, est de tenir ses employés indemnes de toute perte ou de tout dommage qu'ils pourraient subir - ou indemnes de toute poursuite civile intentée contre eux par des tiers - en raison d'actes ou d'omissions faits de bonne foi dans l'exercice de leurs fonctions au service de la Société.

CONCLUSION

Générales dans leur formulation, les normes d'éthique ici exposées constituent davantage un énoncé de lignes directrices qu'un guide précis de comportements à adopter dans une situation spécifique.

Lorsqu'il y a possibilité de conflit, la Société estime que ses employés sont en mesure d'effectuer une analyse pertinente de la situation et de prendre la meilleure décision selon leur jugement et selon les circonstances.

La Société croit, en outre, à la valeur de la communication et du dialogue. Tout employé qui éprouve un doute quant à la conduite à adopter dans une situation donnée devrait, avant de prendre une décision, en discuter avec son supérieur immédiat et, si nécessaire, avec le service ou la personne capable de lui fournir toute l'information lui permettant de prendre une décision éclairée dont notamment le secrétaire et directeur des affaires juridiques de la Société.

Les normes énoncées précédemment reflètent les valeurs de l'entreprise et celle-ci s'attend à ce que ses employés y souscrivent sans réserve. Le fait d'y contrevenir porterait atteinte à une constituante fondamentale de l'entreprise et pourrait entraîner des conséquences pouvant aller jusqu'à la cessation du lien d'emploi.

Les politiques, les directives et les lignes directrices adoptées par la Société sur des sujets spécifiques complètent le présent Code.