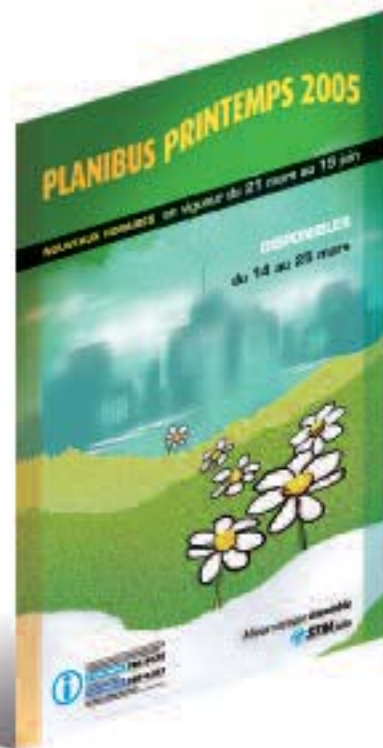
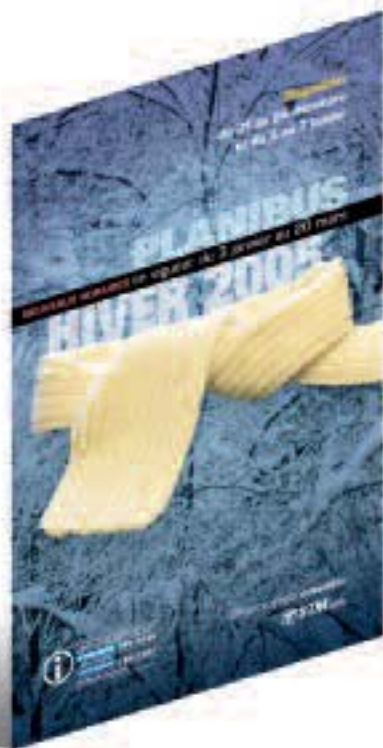


TABLE DES MATIÈRES

Message des dirigeants	3
L'entreprise	4
La clientèle en chiffres	7
Le conseil d'administration	8
Le comité de vérification	8
Le comité de service à la clientèle	8
Organigramme de direction	9
Le Réseau des autobus	10
Le Réseau des autobus en chiffres	15
Le Réseau du métro	16
Le Réseau du métro en chiffres	21
Les finances	22
La STM en chiffres	25
Les ressources humaines	26
L'effectif	29
Les communications	30
L'information à la clientèle en chiffres	31
La STM et l'environnement	32
La STM au rythme de Montréal	36
L'engagement social	40
États financiers	42
Rapport des vérificateurs	43
État des activités financières	44
État des activités d'investissement	45
Bilan	46
État du déficit accumulé	47
État des fonds réservés	48
État de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme	49
État de l'évolution de la situation financière	50
Notes complémentaires	51
Analyse des projets en cours	65



D'une saison à l'autre, la STM assure avec courtoisie à sa clientèle des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables.

MESSAGE DES DIRIGEANTS

ASSURER UN MEILLEUR AVENIR À LA COLLECTIVITÉ

Nous sommes heureux de vous présenter le rapport annuel 2005 de la Société de transport de Montréal (STM). Plusieurs événements ont marqué cette deuxième année de la réalisation du Plan d'affaires 2004-2008 de l'entreprise. Mais avant toute chose, permettez-nous de rappeler brièvement les défis auxquels celle-ci doit faire face.

La STM est à un tournant important de son existence en tant que leader de la communauté montréalaise. Le succès économique de la région et, par conséquent, d'une partie importante du Québec; l'apport significatif du transport en commun à la protection de l'environnement et la qualité de vie qui y est associée; les liens étroits unissant les services du transport en commun aux différents aspects du réseau de la santé et du réseau scolaire; l'obligation de bien faire du premier coup, au juste coût; la satisfaction du client actuel et à venir, lequel est au cœur de l'ensemble de ces considérations; voilà la raison d'être de la STM.

Chaque action de l'entreprise fait en sorte que celle-ci participe étroitement au succès de la communauté montréalaise. Voilà pourquoi, tous les jours, nous rencontrons des employés fiers d'appartenir à la STM et de participer à ce succès collectif. À ce sujet, voici quelques-unes des réalisations effectuées au bénéfice de nos clients durant l'année 2005.

Au Réseau des autobus, les cinq nouvelles lignes mises en service et les sept autres améliorées ont permis la fidélisation d'environ 1 100 nouveaux clients sur une base quotidienne. La conduite écologique des autobus, la nouvelle boîte de perception et le progiciel de gestion intégrée d'entretien SAP PM ont été introduits avec succès. Quant au service du Transport adapté, son 25^e anniversaire a été marqué par une hausse de 11,5 % du nombre des déplacements effectués.

Au Réseau du métro, la mise en service des premières voitures MR-73 rénovées et l'installation de 200 bacs de recyclage dans les stations ont retenu l'attention. La fermeture de la station Frontenac pendant sept week-ends consécutifs à compter du



4 novembre, afin de permettre la réalisation d'importants travaux d'infrastructure, s'est déroulée comme prévu. Un nouveau concept de halte commerciale a aussi vu le jour à la station Lionel-Groulx.

Par ailleurs, la STM a inauguré un service de recrutement de



personnel en ligne et a procédé à une vaste diffusion de son nouveau Code d'éthique à l'intention de tous ses employés et admi-

nistrateurs. Elle s'est également illustrée en juillet comme transporteur officiel des Championnats du monde de la Fédération internationale de natation (FINA) tenus sur l'île Sainte-Hélène.

La Société a dégagé un surplus de 1 M\$ dans ses opérations courantes, une performance remarquable compte tenu du contexte financier très difficile. Ce surplus a permis de réduire le déficit accumulé au 31 décembre 2004 de 6,3 M\$ à 5,3 M\$ à la fin de l'exercice financier de 2005. Les revenus de l'entreprise se sont élevés à 870,9 M\$, en hausse de 23,2 M\$ par rapport à l'année précédente. Enfin, l'achalandage autobus-métro a connu une légère hausse de 0,3 %.

Malgré ces résultats et une gestion serrée de l'ensemble de ses ressources, l'avenir financier de la STM n'est toujours pas assuré. Par exemple, l'entente sur le transfert de la taxe fédérale sur l'essence conclue en novembre 2005 ne pourra combler tous les besoins en investissements de l'entreprise, estimés à 3,5 milliards de dollars pour les dix prochaines années. Dans ce contexte, la STM

rappelle aux gouvernements l'importance d'établir un cadre financier stable, permanent et prévisible pour les sociétés de transport en commun afin de leur permettre d'offrir les services de transport attendus par la population et par toutes les administrations responsables du développement et de l'épanouissement urbain.

La *Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques* tenue à Montréal l'automne dernier nous a rappelé l'importance de poser immédiatement les gestes requis pour protéger notre environnement. En disposant des moyens nécessaires, la STM et les autres sociétés de transport pourront contribuer au développement économique durable et assurer un meilleur avenir à la collectivité.

Claude Dauphin

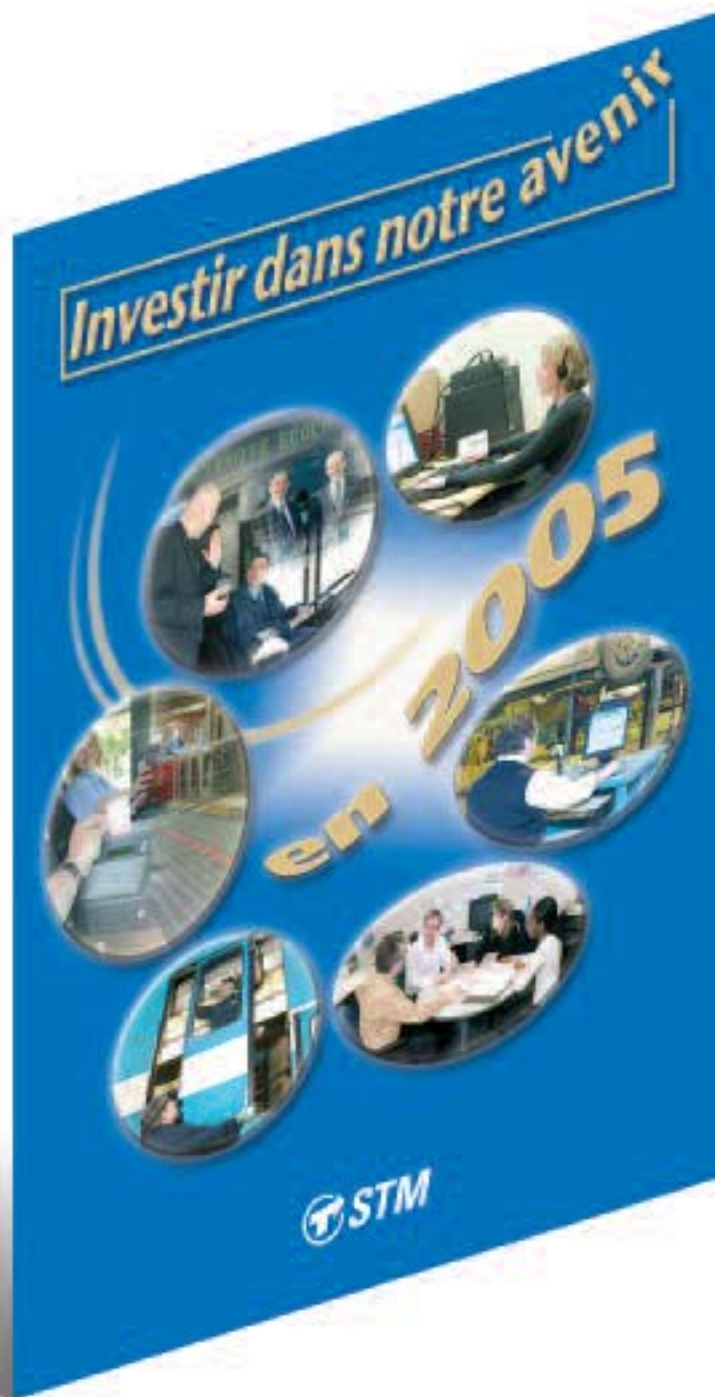
Président du conseil d'administration

Pierre Vandelac

Directeur général

Le 16 novembre dernier, j'annonçais ma décision de quitter la STM en 2006. Je suis très attaché à l'entreprise et je considère que c'est un privilège de l'avoir dirigée au cours des trois dernières années. Durant cette période, nous avons réalisé de grandes choses et fait beaucoup pour augmenter la satisfaction de la clientèle, améliorer notre performance opérationnelle et redonner vie à des équipements et des installations vieillissants. Bien qu'il reste énormément à faire, je sais que l'engagement et la détermination des employés de l'entreprise viendront à bout des obstacles à venir.

Pierre Vandelac
Directeur général



Le Plan d'affaires 2004-2008 a un effet de mobilisation sensible puisqu'en 2005, il semblait réalisable d'ici 2008 pour 71 % des gestionnaires et pour 63 % des employés.

LE PLAN D'AFFAIRES 2004-2008

Au terme de la deuxième année de la réalisation de son Plan d'affaires 2004-2008, la STM affiche déjà à son actif des résultats probants en ce qui a trait à la livraison du service à la clientèle, à l'optimisation de ses processus d'affaires, à son positionnement face à ses partenaires ainsi qu'à la mobilisation des employés. Par contre, l'incertitude associée au dossier du financement a eu pour effet de retarder la mise en chantier de certains grands projets reliés à l'augmentation de la fiabilité des réseaux et à l'amélioration globale de l'entreprise.

Amélioration de la satisfaction de la clientèle : au Réseau des autobus, l'ajout de 42 000 heures de service en 2005, les améliorations au réseau, le maintien du taux de livraison du service à 99,3 % et la progression continue de la ponctualité (82,9 % en 2005 comparativement à 81,6 % en 2003) ont permis un gain d'environ 1 100 nouveaux clients quotidiens en 2005 ainsi qu'une diminution de 15 % du nombre de plaintes de service entre 2003 et 2005.



Au Transport adapté, la hausse de 11,5 % du nombre de déplacements en 2005 a été rendue possible grâce à l'implantation de la phase II du projet ACCES 5. Le nombre d'appels répondus a augmenté de 8 % et les commentaires de la clientèle ont diminué de 10 %. Depuis 2003, les temps d'attente et de traitement des demandes ont chuté de 40 %.

Au Réseau du métro, l'installation de 200 bacs de récupération en 2005,

le maintien de la disponibilité des changeurs à un taux de 99,6 %, l'augmentation du pourcentage de clients arrivant à l'heure (98,0 % en 2005 comparativement à 97,8 % en 2003), l'installation d'un système d'annonce des stations dans les voitures MR-63 et l'augmentation en 2004 de l'offre du métro de 500 000 km parcourus ont permis une diminution de 22 % du nombre de plaintes depuis 2003.



Augmentation des revenus autonomes : le développement du potentiel commercial de l'entreprise s'est accentué depuis 2004 avec la mise en place de la filiale Transgesco S.E.C., l'implantation de panneaux à affichage numérique dans deux stations de métro, l'intégration d'un concept de halte commerciale à la station Lionel-Groulx ainsi que la vente d'expertise à l'étranger. Par ailleurs, les travaux d'installation du nouveau système de vente et perception se sont poursuivis tant au Réseau des autobus qu'au Réseau du métro.

Amélioration de la performance de l'entretien des autobus : les efforts continus déployés à l'entretien des autobus, combinés aux programmes d'amélioration de la fiabilité, ont permis d'accroître la performance des véhicules par rapport à leur moyenne de bon fonctionnement (MDBF) de 17 % depuis 2003 et d'améliorer le taux de mise en service des autobus, qui

a été de 99,6 % en 2005 comparativement à 97,5 % en 2003. Le déploiement du logiciel d'entretien intégré SAP-PM a été complété dans l'ensemble des centres de transport.

Réduction des coûts de fonctionnement de l'entreprise : les activités de balisage avec les métros de NOVA, de COMET et de l'Union internationale des transports publics (UITP) se sont poursuivies

alors que celles concernant le Réseau des autobus ont été développées avec le Collège impérial de Londres et avec l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). La démarche d'analyse de la performance, l'optimisation des processus

d'affaires administratifs et opérationnels dans tous les secteurs d'activités de l'entreprise et la réalisation de projets comme ACCES 5 ont conduit à la réduction des coûts de fonctionnement de 3 M\$ depuis 2003.

Préservation de la fiabilité du métro : la réduction du nombre d'interruptions de service de plus de cinq minutes s'est poursuivie en 2005. En l'absence d'entente sur les modalités de financement, le processus d'acquisition des nouvelles voitures de métro n'a pu démarrer. Il en est de même pour le programme Réno-Stations II ainsi que pour la phase II du programme Réno-Systèmes. Cependant, le projet de rénovation des voitures MR-73 a pu être amorcé et sera complété d'ici la fin de 2007.

Gestion optimale des changements et des mesures d'adaptation de la main-d'œuvre :

les défis associés au renouvellement de la main-d'œuvre perdurent et ce, malgré l'embauche de plus de 1 100 personnes depuis le début du Plan d'affaires. Celui-ci a fait l'objet d'une large diffusion auprès des employés et a eu un effet de mobilisation sensible puisqu'en 2005, il semblait réalisable d'ici 2008 pour 71 % des gestionnaires et pour 63 % des employés. En 2004, ces résultats étaient respectivement de 44 % et de 48 %.

DÉVOILEMENT DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2003

Deux faits saillants ressortent de l'enquête Origine-Destination (O-D), menée au cours de l'automne 2003 dans la région métropolitaine auprès de plus de 70 400 ménages. Pour la première fois depuis 1970, la part de marché des transports collectifs en pointe du matin s'est stabilisée à 22 % entre 1998 et 2003, en dépit du fait que la motorisation a augmenté de 10 % au cours de la même période. Par ailleurs, en cinq ans, les déplacements en transports collectifs (8 %) ont augmenté davantage que ceux en automobile (6 %).

Deux raisons expliquent ces résultats : l'accélération de la croissance démographique sur l'île de Montréal et l'ajustement des services de transports collectifs à l'évolution du marché des déplacements. Parmi les autres constats, notons le maintien des grandes tendances socio-démographiques associées au vieillissement de la population, à une diminution de la taille des ménages, à la hausse de l'emploi et de la motorisation des femmes et à l'urbanisation accélérée des secteurs périphériques sur les plans de la population et de l'emploi.

SIMULATION D'ATTENTAT TERRORISTE

Tokyo, New York, Paris, Madrid, Bagdad... Les zones urbaines sont des cibles privilégiées pour des attentats terroristes. Depuis 1998, date de la création du Comité aviseur antiterrorisme de Montréal (CAAM), les divers intervenants n'ont pas ménagé leurs efforts pour développer des procédures de secours afin de se préparer à cette terrible éventualité. La simulation qui a eu lieu le samedi 14 mai à la station de métro Square-Victoria avait pour principal objectif de valider ces procédures.

L'exercice *Métropole 2005* a nécessité deux ans de préparation et le travail de 300 intervenants le jour même, dont une trentaine d'employés de la STM. L'entreprise a fourni 13 autobus à plancher surbaissé, soit six pour la décontamination de masse, trois pour abriter des victimes, un pour la préparation des premiers intervenants, deux devant servir à des salles d'habillage pour les premiers intervenants et un autobus-ambulance doté de six brancards pour transporter des blessés à l'hôpital. La simulation a démontré que la STM était prête à réagir en cas d'attentat terroriste, bien que des améliorations soient toujours possibles.

UN NOUVEL ORGANIGRAMME DE DIRECTION

Afin de faciliter le développement de la synergie et du leadership nécessaires à l'atteinte des objectifs de son Plan d'affaires, la STM a entrepris un exercice d'amélioration de sa performance auquel plus de 200 employés ont travaillé durant un an. Inspirés par les meilleures pratiques de gestion reconnues mondialement, ces derniers ont ciblé des pistes d'action grâce auxquelles l'entreprise pourra être plus efficace et efficiente.

À la suite de cette démarche, la STM a adopté en avril un nouvel organigramme de direction (page 9 de ce document). La nouvelle structure comporte deux directions générales adjointes (Plan d'affaires et information de gestion, Stratégies financières), deux directions principales (Gestion du portefeuille de projets, Planification et relations avec les partenaires), cinq directions exécutives (Communications et marketing, Gestion des services partagés, Ingénierie et construction, Réseau des autobus, Réseau du métro) ainsi que le Secrétariat et Affaires juridiques.



LA CLIENTÈLE EN CHIFFRES

Achalandage (en millions)

	2003	2004	2005
Autobus et métro	363,2	358,4	359,3
Transport adapté seulement	1,4	1,5	1,7
Total	364,6	359,9	361,0

PROFIL DE LA CLIENTÈLE

	TOTAL	MÉTRO	AUTOBUS
Résidants de l'île de Montréal	86 %	81 %	95 %
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 %
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 %

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

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

(AU 31 DÉCEMBRE 2005)

M^e Claude Dauphin

Président
Conseiller de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de Lachine

Monsieur Marvin Rotrand

Vice-président
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Côte-des-Neiges/
Notre-Dame-de-Grâce

Madame Yvette Bissonnet

Conseillère de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement
de la Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine

Monsieur Jacques Cardinal

Conseiller de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de
Sainte-Geneviève/Sainte-Anne-de-Bellevue/
L'Île-Bizard

Monsieur Pierre Lapointe

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement d'Ahuntsic/Cartierville

Monsieur Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Brenda Paris

Représentante des usagers
du transport en commun

Madame Marie Turcotte

Représentante des usagers
du transport adapté



LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

(AU 31 DÉCEMBRE 2005)

Monsieur Jacques Cardinal

Président
Conseiller de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de Sainte-Geneviève/
Sainte-Anne-de-Bellevue/L'Île-Bizard

Monsieur Pierre Lapointe

Vice-président
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement d'Ahuntsic/Cartierville

Monsieur Michel Bélanger, FCA

Membre externe
Conseiller en gestion financière

Monsieur Robert Desforges, CA, Adm. A

Membre externe
Desforges, Germain, Gendron, CA

LE COMITÉ DE SERVICE À LA CLIENTÈLE

(AU 31 DÉCEMBRE 2005)

Monsieur Marvin Rotrand

Président
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Côte-des-Neiges/
Notre-Dame-de-Grâce

Madame Yvette Bissonnet

Conseillère de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Brenda Paris

Représentante des usagers
du transport en commun

Madame Marie Turcotte

Représentante des usagers
du transport adapté

Monsieur Pierre Vandelec

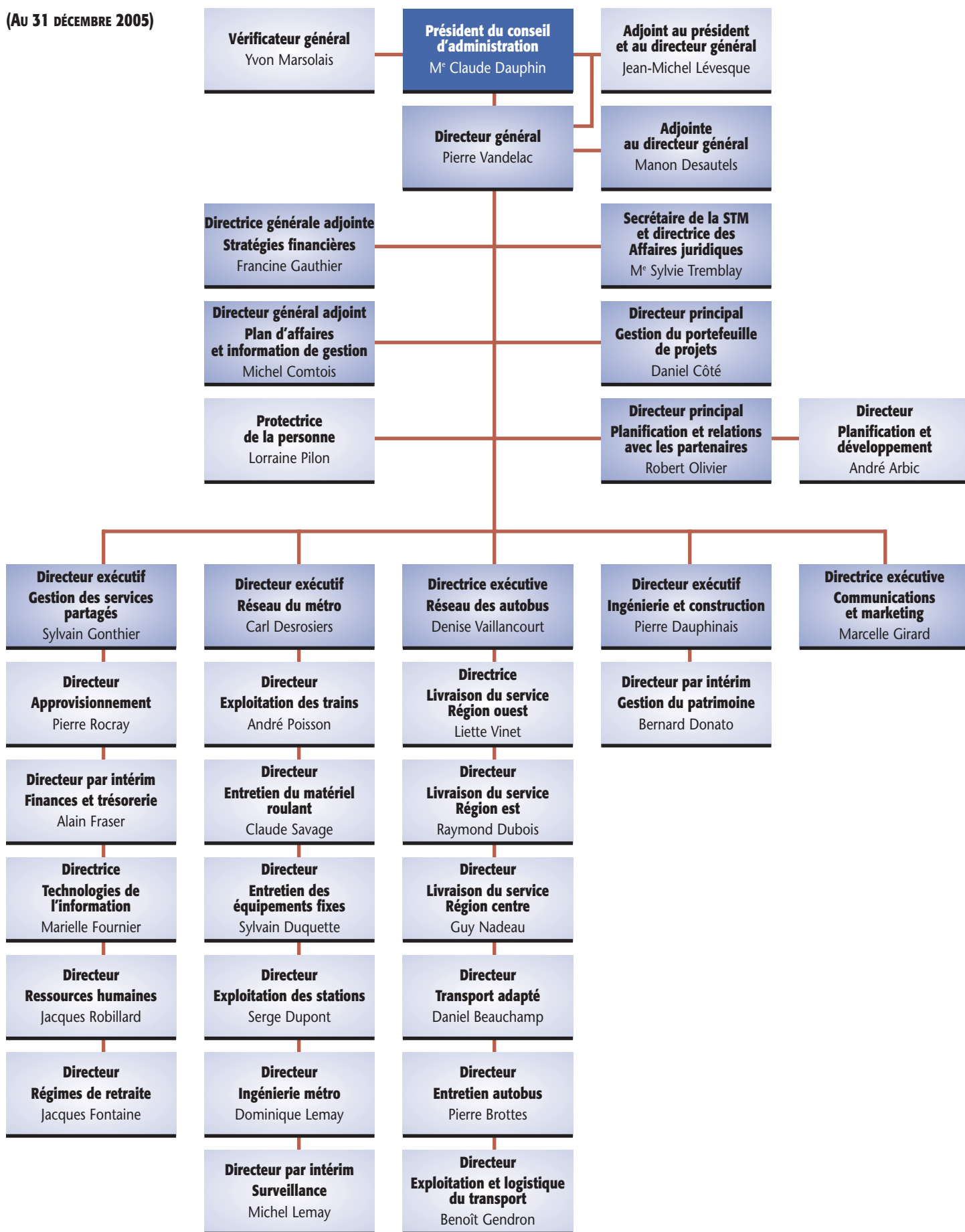
Directeur général

Monsieur Robert Olivier

Coordonnateur
Directeur principal
Planification et relations avec les partenaires

ORGANIGRAMME DE DIRECTION

(AU 31 DÉCEMBRE 2005)



LE RÉSEAU DES AUTOBUS



Grâce aux retouches apportées au service d'autobus dans le quartier Rivière-des-Prairies, les résidents ont accès à un réseau encore mieux adapté à leurs besoins.

UN RÉSEAU SUR MESURE POUR LES RÉSIDANTS DE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

À la suite des améliorations survenues en août 2004, la STM a apporté des retouches à son service d'autobus dans le quartier Rivière-des-Prairies en 2005. Avec ces ajustements, les résidants du quartier ont désormais accès à un réseau encore mieux adapté à leurs besoins.

- Depuis le 3 janvier, la ligne **41 – Rivière-des-Prairies** dessert la plupart des lieux importants du quartier Rivière-des-Prairies, dont les résidences pour personnes âgées du boulevard Gouin, les commerces du boulevard Maurice-Duplessis, l'église Marie-Auxiliatrice et le CLSC Rivière-des-Prairies.
- Le parcours de la ligne **87 – Marien** a été modifié le 21 mars dans sa boucle sud. Un nouvel emplacement a également été retenu pour le terminus sud de la ligne.
- La nouvelle ligne **89 – Gouin/Perras** offre depuis le 29 août un lien direct vers le métro aux résidants des tours d'habitation du boulevard Gouin. Cette ligne possède un parcours semblable à celui de la ligne 48 – Perras, à la différence que les autobus empruntent le boulevard Gouin entre la rue Ozias-Leduc et le boulevard Langelier. De plus, la ligne 89 offre un service avec arrêts limités entre le boulevard Langelier et la station de métro Henri-Bourassa.
- Au même moment, la ligne d'autobus **40 – Henri-Bourassa** a été remodelée à deux endroits. En empruntant le boulevard Langelier, la rue Marie-Victorin et le boulevard Albert-Hudon dans les deux directions, le service a été amélioré pour les étudiants du cégep Marie-Victorin. Puis, plus à l'est, les autobus passent maintenant par le boulevard Saint-Jean-Baptiste et la voie de service de l'autoroute Métropolitaine, ce qui permet de desservir un secteur à forte concentration industrielle.

- Toujours au mois d'août, les lignes **49 – Maurice-Duplessis** et **194 – Métrobus Rivière-des-Prairies** ont vu leur parcours légèrement modifié pour tenir compte des commentaires formulés par la clientèle et les résidants.

Ces ajustements au service d'autobus dans le quartier Rivière-des-Prairies constituaient la phase finale d'implantation de la révision de la desserte par transport en commun dans ce secteur. Sa réalisation a été rendue possible grâce aux commentaires des usagers et des résidants du quartier ainsi que par le biais d'une consultation publique tenue en avril 2005, ce qui nous permet d'affirmer que le nouveau service est taillé sur mesure pour les résidants.

AUTRES MODIFICATIONS ET AJOUTS AU SERVICE

- Pour améliorer le confort de la clientèle, la STM a ajusté au début de l'année les fréquences de passage des autobus sur neuf lignes. Pas moins de 21 000 heures de service ont ainsi été ajoutées aux lignes **24 – Sherbrooke**, **67 – Saint-Michel**, **70 – Bois-Franc**, **105 – Sherbrooke**, **121 – Sauvé/Côte-Vertu**, **141 – Jean-Talon-Est**, **144 – Avenue des Pins**, **506 – Voie réservée Newman** et **535 – Voie réservée du Parc/Côte-des-Neiges**. À elles seules, ces neuf lignes assurent plus de 180 000 déplacements chaque jour de semaine.



- Mise en service le 20 juin, la ligne **39 – Des Grandes-Prairies** relie Montréal-Nord au Parc d'affaires d'Anjou en passant au cœur des zones industrielles des arrondissements d'Anjou et de Saint-Léonard et en desservant le secteur commercial de la rue Renaude-Lapointe. Offert du lundi au vendredi aux heures de pointe, à l'exception des jours fériés, ce nouveau service prendra de l'importance au fur et à mesure du développement de ces zones commerciales et industrielles.

- Le 20 juin, la STM modifiait le parcours de la ligne d'autobus **146 – Christophe-Colomb/Meilleur** vers l'ouest jusqu'à la station de métro Henri-Bourassa, toute la journée les samedis et dimanches et tous les jours de semaine après 20 h.

- Mise en service le 21 mars, la ligne **173 – Métrobus Victoria** offre à partir de la gare de Dorval et pour les résidants de la partie ouest de Lachine un service rapide vers la station de métro Lionel-Groulx, du lundi au vendredi aux heures de pointe. Avec l'ajout



de ce nouveau service, le terminus ouest de la ligne **190 – Métrobus Lachine** est désormais situé à l'intersection de la rue Remembrance et de la 32^e Avenue. La ligne 173 – Métrobus Victoria a atteint un taux de satisfaction de la clientèle de 86 % et a réussi à aller chercher 10 % de nouveaux clients dans l'axe desservi.

- En service du lundi au vendredi aux heures de pointe, la ligne **470 – Express Pierrefonds** offre depuis le 21 mars un lien rapide vers la station de métro Côte-Vertu aux résidents des arrondissements Pierrefonds/Senneville, Dollard-des-Ormeaux/Roxboro et Pointe-Claire. Conséquemment, les véhicules de la ligne **216 – Transcanadienne** partent désormais du terminus Fairview pour emprunter la voie de service jusqu'à la station de métro Côte-Vertu. La nouvelle ligne 470 – Express Pierrefonds satisfait la clientèle à 96 % et a attiré 4 % de nouveaux clients dans l'axe desservi.



- Le **service de taxi collectif Norman** a vu le jour le 25 mai pour pallier les inconvénients liés à la fermeture de la passerelle pour piétons de la 14^e Avenue dans l'arrondissement de Lachine. Le nouveau service est offert sur réservation aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Des modifications ont également été apportées au mode de fonctionnement du **service de taxi collectif Parc industriel Lachine/Gare Dorval**. Il faut dorénavant réserver sa place par téléphone pour utiliser le service du matin. En soirée, le service selon un horaire fixe est demeuré inchangé.



FEU VERT AU RÉSEAU PRIORITAIRE MONTRÉALAIS

Le comité exécutif de la Ville de Montréal a autorisé la mise en place du Réseau Prioritaire Montréalais (RPM). Ainsi, grâce aux nouveaux contrôleurs électroniques de feux de circulation et aux mesures préférentielles pour autobus qui seront implantées d'ici la fin de 2009 sur quinze axes stratégiques totalisant 230 km, les autobus de la STM disposeront d'un avantage concurrentiel sur les automobiles, ce qui permettra une réduction du temps de déplacement des clients évaluée entre 10 % et 20 % et une augmentation de l'achalandage sur les axes ciblés.

Pour ce faire, la STM prévoit dans un premier volet ajouter aux feux de circulation un système de détection qui activera un feu prioritaire pour les autobus ou accordera une extension du feu vert. Dans un deuxième volet, la STM étendra son réseau de services rapides par autobus afin de relier les pôles importants de destination. C'est à ce titre que les lignes 173 – Métrobus Victoria et 470 – Express Pierrefonds ont été mises en service en 2005.

Ce vaste projet évalué à 35 M\$ s'inscrit dans le Plan d'affaires 2004-2008 de la STM et a obtenu l'accord de principe du ministère des Transports du Québec qui le financera à hauteur de 75 %. En 2005, la STM a

traité à la priorité aux autobus aux feux de circulation, la Ville confirme sa volonté d'accroître la compétitivité du transport en commun et de réduire la dépendance à l'automobile.

LE NOUVEAU TERMINUS CÔTE-VERTU EST COMPLÉTÉ

Le réaménagement du terminus Côte-Vertu a été complété le 31 janvier avec l'ouverture du site sud. Rappelons que le site nord du terminus avait été inauguré le 26 octobre 2004. Le nouveau terminus Côte-Vertu dessert plus de 41 000 personnes et 1 000 autobus y circulent quotidiennement. Avec toutes ces améliorations, le terminus a vu son efficacité et son intermodalité se renforcer tandis que la quiétude du quartier a été améliorée pour 90 % des résidents du secteur. Le projet a été réalisé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en collaboration avec la Ville de Montréal, l'arrondissement de Saint-Laurent, la STM et la Société de transport de Laval (STL).



complété les études pour les cinq premiers axes, soit Saint-Michel, Rosemont, Beaubien, Louis-

Hippolyte-Lafontaine et Notre-Dame Est. Les travaux de mise en place et de mise en service seront réalisés en 2006 en étroite collaboration avec la Ville de Montréal. Avec ce projet qui permettra à la STM de devenir un chef de file dans le monde en ce qui a

DÉPLOIEMENT DU PROGICIEL DE GESTION INTÉGRÉE D'ENTRETIEN SAP PM

Le 31 janvier, le progiciel SAP PM (System Application Product – Plant Maintenance) faisait son entrée au Centre de transport Legendre. Cette étape significative représentait l'aboutissement d'un an de travail colossal d'une équipe multidisciplinaire. D'abord mandatée pour revoir, améliorer et documenter l'ensemble des façons de faire de l'entretien des autobus des centres de transport, cette équipe devait aussi doter l'entretien d'un outil informatique permettant de soutenir les processus d'affaires.

L'implantation de ce nouvel outil s'est poursuivie tout au long de l'année dans les divers centres de transport. Cette révision des façons de faire a amené plusieurs changements, dont l'appel des chauffeurs au Centre de coordination des autobus (CCA) pour les coupons et leur saisie par les commis. Auparavant, les déficiences étaient signalées à l'aide d'un document rédigé par le chauffeur et déposé sur la boîte de perception, ce qui entraînait une gestion difficile. L'arrivée de SAP PM a permis d'intégrer l'ensemble des activités d'entretien des centres.

Les bénéfices apportés par SAP PM sont nombreux. En effet, l'outil contient une mine de renseignements, entre autres pour mieux planifier les travaux, mieux connaître la provenance des bris (accidents, vandalisme) et réclamer des garanties avec plus de rigueur. Les employés d'entretien peuvent référer au «carnet de santé» de chaque véhicule (historique des travaux, avis d'entretien ouverts à la suite des coupons de chauffeurs, déficiences identifiées aux inspections antérieures) pour faciliter les diagnostics.



POURSUITE DU PROJET SAEIC2

Le projet SAEIC2 (Système d'aide à l'exploitation et information clientèle – phase 2) vise à remplacer plusieurs applications informatiques désuètes par des systèmes reconnus afin de :

- diffuser à la clientèle l'ensemble des variations sur le service planifié du Réseau des autobus;
- améliorer les contrôles de paie;
- mesurer si le service livré par le Réseau des autobus respecte le service planifié conformément aux normes adoptées par le conseil d'administration;
- diminuer les coûts de fonctionnement de l'entreprise.

La plupart des modules ont été implantés en 2005 et sont fonctionnels. Le projet sera complété en 2006.

NOUVEAUX AUTOBUS DE CLASSE 25-000

La STM a reçu 48 nouveaux autobus à plancher surbaissé en 2005. Parmi les améliorations apportées aux véhicules, notons l'enseigne électronique (girouette) qui offre une plus grande surface d'affichage. Les sièges des autobus sont également recouverts d'un tissu coloré plus attrayant et surtout beaucoup plus résistant, testé en 2004 sur un véhicule du Centre de transport LaSalle. Enfin, les nouveaux autobus sont mus par un moteur Cummins ISL électronique moins polluant qui permet à la STM de se conformer aux nouvelles normes relatives aux émissions des véhicules lourds.



DES AUTOBUS ARTICULÉS À L'ESSAI

Au début de mars et à la mi-avril, deux autobus articulés ont circulé dans les rues de Montréal. Sous le thème *À l'essai ça vous plaît?*, des groupes de discussion ont été tenus avec des clients de la STM afin d'évaluer l'aménagement et la circulation à l'intérieur des véhicules. Les autobus prêtés par le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et par OC Transpo (Ottawa) ont aussi effectué des voyages en service clientèle sur la ligne 535 – Voie réservée du Parc/Côte-des-Neiges à l'heure de pointe. Cette activité s'inscrit dans le projet de la STM d'acquiescer des autobus articulés en 2008-2010.



TROIS CHAUFFEURS HONORÉS POUR 31 ANS SANS ACCIDENT

Le 21 septembre, un dîner a été organisé en l'honneur de trois as de la prudence au volant, Claude Bourgouin, André Brodeur et Michel Desroches, pour souligner leurs 31 ans de conduite sans accident. Ils ont été félicités pour leur conduite exemplaire par le directeur général, Monsieur Pierre Vandelac, qui a souligné que par leur prudence, ils contribuaient de façon importante à inciter les gens à utiliser le transport en commun.





1,1 MILLION \$ DE PLUS AU TRANSPORT ADAPTÉ

Le conseil d'administration de la STM a décidé d'ajouter 1,1 M \$ au budget 2005 du Transport adapté, pour un total de 36,3 M\$, afin de répondre à l'augmentation de 11 % de la demande. Cet

LES 25 ANS DU TRANSPORT ADAPTÉ

En 1980, le gouvernement du Québec confiait aux diverses sociétés de transport de la province la responsabilité

d'assumer le transport aux personnes handicapées sur leur territoire. Le 1^{er} avril de cette même année, l'ancêtre de la STM, la CTCUM, prenait ainsi le relais de la compagnie Minibus Forest et héritait de ses 16 véhicules. Vingt-cinq ans plus tard, force est de constater que beaucoup de chemin a été parcouru depuis, tant au propre qu'au figuré. Le Transport adapté a enregistré 1,7 million de déplacements en 2005, vingt fois plus que les 90 000 déplacements réalisés en 1980.



apport financier a permis de mieux faire face à la demande et de réaliser un plus grand nombre de déplacements occasionnels et réguliers. Ainsi, sur la base de l'offre de service de 2004, 600 déplacements additionnels par jour ont été effectués en 2005.

Grâce à la révision de ses processus de gestion, la STM a amélioré de façon significative sa performance. Parmi ses bons résultats figurent l'amélioration de l'accessibilité au centre d'appels et la fiabilité du service de taxi qui est maintenant supérieure à 99,5 %. La STM a de plus renouvelé jusqu'à la fin de 2006 ses contrats avec treize entreprises de taxis sur la base d'un principe de valorisation de la performance en fonction de la qualité et de la fiabilité des services livrés, une première au Québec.

LA STM REMPORTE UN PRIX DE L'ACTU

Lors de son congrès annuel tenu en juin à Gatineau, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a décerné à la STM le Prix reconnaissance dans la catégorie «Rendement supérieur – réalisation exceptionnelle» pour le projet ACCES 5. Cet outil a permis d'optimiser les ressources affectées à la livraison du service du transport adapté.



HOMMAGE AUX CHAUFFEURS DU TRANSPORT ADAPTÉ

Le Centre de réadaptation Lisette-Dupras a souligné en mars la Semaine de la déficience intellectuelle en organisant un gala Coup de cœur. Au cours de cette réception, un hommage a été rendu à l'ensemble des chauffeurs du Transport adapté pour leur travail auprès des personnes handicapées. Grâce au transport adapté qui les y amène, les clients du Centre de réadaptation Lisette-Dupras peuvent suivre toutes sortes d'activités, ce qui favorise leur développement et leur intégration sociale.

LE RÉSEAU DES AUTOBUS EN CHIFFRES

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

11 voies réservées couvrant 45,5 kilomètres

PARC DE VÉHICULES

Autobus standards	622
Autobus à plancher surbaissé	951
Minibus de transport adapté	93
Minibus urbains	2

PONCTUALITÉ DES AUTOBUS (performance exprimée en %)

	2003	2004	2005
Objectif (-1 min. + 3 min.)	81,6	82,6	83,0

KILOMÈTRES PARCOURUS

Autobus :	69 995 997
Minibus de transport adapté :	2 760 120

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

	2003	2004	2005
	4,70	4,61	4,62

LIGNES LES PLUS ACHALANDÉES (achalandage moyen quotidien un jour de semaine)

1. 67 – Saint-Michel	40 900
2. 121 – Sauvé/Côte-Vertu	36 200
3. 139 – Pie-IX	35 500
4. 535 – Voie réservée du Parc/Côte-des-Neiges	35 500
5. 69 – Gouin	28 700

LIVRAISON DU SERVICE PLANIFIÉ

	2003	2004	2005
	99,38 %	99,51 %	99,31 %



La rénovation des voitures MR-73 permettra de faire face à l'augmentation de l'achalandage liée à l'ouverture des trois stations à Laval en 2007.

RÉNOVATION DES VOITURES MR-73

Les deux premières voitures de métro MR-73 rénovées ont été présentées à la presse le 18 novembre. Les 423 voitures, qui ont près de 30 ans et qui ont parcouru en moyenne 2,3 millions de kilomètres chacune, seront ainsi toutes réaménagées et mises en service au cours des trois prochaines années. Ce projet de 35,6 M\$ a pu être réalisé grâce à la contribution de 25,2 M\$ du gouvernement du Québec. Cet investissement permettra de prolonger d'au moins 10 ans la durée de vie des voitures et de faire face à l'augmentation de l'achalandage liée à l'ouverture des trois stations à Laval en 2007.

Les objectifs de ce programme sont d'offrir aux voyageurs un aménagement mieux adapté à leurs besoins tout en augmentant le degré de confort et la capacité de 10 % de chaque voiture. Les améliorations concrètes qui ont été apportées sont le réaménagement de l'intérieur des voitures qui offre plus d'espace pour les passagers ainsi qu'une plus grande facilité à circuler près des portes et entre les sièges. Également, de nouveaux sièges et des barres d'appui accroîtront le confort des passagers. La ventilation sera à la fois plus efficace et moins bruyante. Enfin, les matériaux choisis offrent une plus grande résistance aux graffitis.

Le réaménagement des MR-73 est le résultat de deux ans d'essais pendant lesquels trois types d'aménagement ont été testés dans le réseau du métro. Les voitures MR-73 rénovées seront mises en circulation progressivement au rythme de 20 par mois, et ce, sans répercussion sur le service à la clientèle.



UN DES MÉTROS LES MIEUX GÉRÉS AU MONDE

Le processus de balisage (*benchmarking*) consiste à comparer ses propres performances avec celles d'organisations similaires à travers le monde afin d'analyser les différences, de mieux comprendre les meilleures pratiques et de s'améliorer. Piloté par le Collège Impérial de Londres, un premier groupe de balisage métro a vu le jour en 1994 sous l'appellation COMET. Un second groupe, NOVA Benchmarking, est né en 1997 et la STM en fait partie depuis 2001.

La STM se classe dans les trois premiers rangs des groupes NOVA et COMET confondus pour les aspects suivants : efficacité, taux de charge des voitures, exploitation des trains – km voiture par heure travaillée, exploitation des stations et surveillance – heures travaillées par station, entretien matériel roulant – heures par voiture, entretien matériel roulant – km voiture par heure travaillée et entretien

équipements fixes – heures par km de réseau. Ces résultats incluent tous les groupes de soutien de la STM contribuant au métro.

Ces résultats démontrent que le métro de Montréal est l'un des mieux gérés au monde. Il faut toutefois admettre que dans le contexte financier serré dans lequel la STM évolue, chaque dollar dépensé se doit de l'être à la bonne place. Grâce au balisage, l'entreprise est capable d'identifier des pistes de solution sur certaines problématiques en regardant ce qui se fait ailleurs. Le groupe NOVA Benchmarking permet aussi à la STM de tisser des liens de confiance et de bâtir un réseau à travers le monde. En faisant circuler l'expertise de chacun, ce réseau permet l'amélioration globale de la communauté internationale des métros.



FERMETURE TEMPORAIRE DE LA STATION FRONTENAC

Afin de permettre la réalisation d'importants travaux d'infrastructure, la STM a fermé la station Frontenac pendant sept fins de semaine consécutives, du 4 novembre au 18 décembre. La station était fermée les vendredis soir à compter de 22 heures ainsi que les samedis et dimanches. Pendant les périodes de fermeture, le service de métro était offert comme à l'habitude mais les trains ne s'arrêtaient pas à la station Frontenac. Les clients dont la destination ou le point de départ se trouvait à cette station devaient donc emprunter les stations Papineau ou Préfontaine, entre lesquelles un service de navette était disponible.

Des travaux de réfection de planchers et/ou d'escaliers fixes ont également eu lieu dans plusieurs stations de métro. Dans tous les cas, le service régulier était offert et les clients étaient invités à utiliser un autre accès ou à emprunter un chemin différent. Ces travaux ont touché principalement les stations Langelier, Lionel-Groulx, Pie-IX, Plamondon, Préfontaine, Radisson, Square-Victoria et Vendôme.



LE PROGRAMME RÉNO-SYSTÈMES SE POURSUIT

Entamée en 2003, la phase 1 du programme Réno-Systèmes vise à maintenir la fiabilité et la sécurité des équipements fixes du métro, notamment le Centre de contrôle, les équipements de télécommunications, des composants d'énergie d'exploitation et les escaliers mécaniques du réseau initial, qui doivent absolument être remplacés puisque la majorité ont atteint la fin de leur durée de vie utile. Cette première phase de travaux est financée par les gouvernements fédéral et provincial, l'Agence métropolitaine de transport (AMT)

et la STM, grâce à l'entente intervenue dans le cadre des *Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000*.

Plusieurs étapes ont été franchies en 2005. Ainsi, le nouveau poste de ventilation Guizot, situé au nord de la station Jarry, est complété. Cet équipement qui respecte les normes de bruit de la Ville de Montréal améliorera la sécurité de la ventilation d'urgence. Dans les stations, la mise à niveau des équipements s'est poursuivie avec le remplacement de 19 escaliers mécaniques et l'ajout d'infrastructures permettant l'installation de 1 200 caméras ultramodernes d'ici la fin de 2006. Ces appareils remplaceront les 300 caméras actuelles. En tunnel, le remplacement des 183 contrôleurs d'aiguilles a été complété et l'ensemble des supports de rails du raccordement entre les lignes 1 – verte et 4 – jaune ont été changés.

Par ailleurs, le remplacement de 13,5 km de câbles de traction 750 volts du métro est terminé. Débuté à l'automne 2003, le projet consistait principalement à remplacer les câbles qui relient les sectionneurs d'alimentation 750 volts aux barres de guidage qui alimentent en électricité les voitures de métro. Les anciens câbles dataient de l'ouverture du métro en 1966 et présentaient des problèmes de fiabilité qui ont entraîné, au cours des dernières années, des arrêts de service. Puisqu'ils cheminent sous les voies du métro, ces câbles sont en contact avec les eaux d'infiltration souterraines. Les nouveaux câbles ont des propriétés leur permettant d'être mieux adaptés à cet environnement humide et d'assurer ainsi une fiabilité accrue du service.

De plus, la première partie des travaux de remplacement des câbles 12 000 volts a été réalisée de l'automne 2003 à la fin de 2005, ce qui représente environ 32 km de câbles. La seconde partie, ayant débuté en 2005

pour se poursuivre jusqu'au début de 2007, correspond à quelque 7 km de câbles. Bref, les travaux de remplacement des câbles 750 et 12 000 volts totalisent jusqu'à maintenant près de 53 km de câbles.



AMÉNAGEMENT DE SALLES TCPE

Dans le cadre du programme Réno-Systèmes, plusieurs nouveaux systèmes de télécommunications et de contrôle de procédés d'exploitation (TCPE) sont en cours d'installation dans le métro de Montréal. Dans chacune des stations et dans les ateliers de fin de ligne, une salle «TCPE» servira de carrefour pour tous ces nouveaux équipements de télémétrie, de radiocommunication, de vidéosurveillance, de sonorisation, de téléphonie et de réseautique.

Pour certaines stations, il s'est avéré impossible de modifier les espaces existants afin d'y insérer ces locaux. C'est pourquoi de nouveaux espaces souterrains ont été creusés en annexe au garage Angrignon et aux stations Laurier, Mont-Royal, Champ-de-Mars, Viau, Beaudry, Jolicœur et Angrignon. Dans ce dernier cas, le toit de la salle TCPE a été recouvert de végétation, en harmonie avec l'aménagement global de la station.

Ce souci de l'intégration architecturale caractérise l'ensemble des interventions en zone publique. Dans cette catégorie, on retrouve les stations Assomption, Atwater, Berri-UQAM, Édouard-Montpetit, Jarry, Jean-Drapeau, LaSalle, Longueuil-Université-de-Sherbrooke, Place-d'Armes et Sherbrooke.

À la station Place-des-Arts, la nouvelle salle TCPE est masquée par une composition architecturale formée de panneaux en aluminium perforés juxtaposant une mosaïque artisanale de forme abstraite, réalisée en collaboration avec l'atelier Mosaïka Art & Design.



AGRANDISSEMENT DE L'ATELIER DE LA VOIE

Débuté en mai 2004, le projet d'agrandissement de l'atelier de la voie du métro, situé sur la rue Henri-Julien à l'angle de la rue Legendre, a été complété à l'automne. Cet agrandissement a été motivé par la mise en œuvre du programme Réno-Systèmes, qui a nécessité environ 340 m² d'espace d'entreposage supplémentaire, par l'acquisition de 14 nouveaux véhicules et de 6 plates-formes sur rail en 2003 et 2004 et par le prolongement du métro à Laval. L'agrandissement de l'atelier visait également à réduire le bruit généré par le mouvement des véhicules durant la nuit.



Des rencontres se sont tenues au préalable avec les représentants de la STM, le conseil d'arrondissement et les résidents du quartier. Des feuillets d'information ont été distribués au domicile de ceux-ci afin de répondre à leurs interrogations concernant le bruit, la poussière et la circulation de véhicules occasionnés par l'agrandissement de l'atelier. L'édification de cette structure a représenté tout un défi pour les employés et les constructeurs car les opérations du service de la voie se sont poursuivies tout au long des travaux.

TECHNICIENS AMBULANCIERS À LA STATION BERRI-UQAM

Depuis le 10 janvier, les usagers du métro peuvent compter sur la présence d'un technicien ambulancier à la station Berri-UQAM, du lundi au vendredi, entre 7 h et 23 h. Cette entente de partenariat d'une



durée de deux ans avec la Corporation d'Urgences-santé s'inscrit dans le cadre du Plan d'affaires 2004-2008 de la STM et poursuit un de ses principaux objectifs, soit l'amélioration de la satisfaction de la

clientèle. Au cours de l'année 2005, les quatre techniciens d'Urgence-santé ont répondu à 504 appels dont 442 pour la station Berri-UQAM seulement. Leur rapidité d'intervention a permis une réduction de 92 minutes en temps d'arrêt de service du métro.

LES ÉCRANS DE MÉTROVISION À LA STATION MCGILL

Après une entrée remarquée en septembre 2004 à la station Berri-UQAM, les écrans de la télévision urbaine Métrovision sont apparus à la station McGill en février 2005. Rappelons que Métrovision est une entreprise privée fondée par Transgesco S.E.C., détenue à 100 % par la STM. Ces partenaires ont créé la société en commandite Montréal Super TV S.E.C., qui agit sous la marque de commerce de Métrovision. Les écrans permettent aux voyageurs de recevoir des informations utiles et pertinentes en temps réel, telles l'heure, le temps d'attente avant le prochain train, de l'information sur l'état du réseau ainsi que de l'information concernant l'actualité quotidienne.



QUATRE NOUVEAUX COMMERCES À LA STATION LIONEL-GROULX

Au début de juin, quatre nouveaux commerces ont accueilli leurs premiers clients sur les quais de la station de correspondance Lionel-Groulx : un dépanneur Couche-Tard, un magasin de disques Kiosk Urbain et des restaurants Dunkin' Donuts et Underground Cafe. Développé par la firme Métrocom S.E.C., filiale de la STM et de Beaurival mise sur pied en 2004 pour exploiter le volet commercial du métro, ce nouveau concept de halte commerciale permet de prolonger le séjour des voyageurs dans le réseau et de rendre leur passage plus agréable. Il sera implanté dans une vingtaine de stations.



NOUVELLE ŒUVRE D'ART À LA STATION CÔTE-VERTU

Avec l'aménagement du nouveau terminus Côte-Vertu, une nouvelle œuvre d'art s'est ajoutée à l'impressionnante collection du métro de Montréal. Réalisée par l'artiste Éric Lamontagne dans le cadre du *Programme d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments publics* du gouvernement du Québec et située dans l'édicule principal de la station, la murale



Homo Urbanus s'intéresse à l'anonymat des utilisateurs du transport en commun. De petites photos d'usagers sont fixées sur un grand miroir à l'aide de petites

vis et boulons pour donner une tonalité robotique à l'ensemble.

RETOUR DE L'ŒUVRE *LES QUATRE SAISONS* À LA STATION SNOWDON

L'œuvre *Les Quatre Saisons* a entamé son retour à la station Snowdon en décembre. Des dommages de toutes sortes avaient convaincu la STM de procéder au retrait complet de ces quatre murales ainsi qu'au nettoyage et/ou à la recréation des sections se trouvant devant chacun des accès aux quais. Des feuilles de verre laminé protègent désormais l'œuvre de l'artiste Claude Guité. Cette démarche montre clairement la volonté de la STM de protéger la collection d'œuvres d'art du métro de Montréal, un patrimoine unique qui fait l'envie de plusieurs réseaux de métro à travers le monde.



LE RÉSEAU DU MÉTRO EN CHIFFRES

4 lignes totalisant 66 km de voie et desservant 65 stations

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

Kilomètres parcourus (en service à la clientèle) : 58 841 161

STATIONS LES PLUS ACHALANDÉES (entrées)

1. Berri-UQAM :	11 523 956
2. McGill :	11 284 712
3. Henri-Bourassa :	8 071 504
4. Guy-Concordia :	7 099 154
5. Longueuil-Université-de-Sherbrooke :	7 006 655

JOURNÉE LA PLUS ACHALANDÉE

Le jeudi 24 novembre avec 821 048 entrées.

FIABILITÉ

Nombre d'incidents de 5 minutes et plus

CAUSES	2004	2005	%
Méfais, personnes malades	477	397	-17
Matériel roulant	184	215	17
Exploitation des trains	70	53	-24
Équipements fixes	69	94	36
Causes externes	24	16	-33
Divers	38	22	-42
Toutes les causes	862	797	-8

PONCTUALITÉ : 98,0 % DES CLIENTS ARRIVENT À L'HEURE (norme : moins de 5 minutes de retard)

Nombre de déplacements retardés de 5 minutes et plus*

CAUSES	2004	2005	%
Méfais, personnes malades	2 547 793	2 319 323	-9
Matériel roulant	1 179 077	1 186 807	1
Exploitation des trains	301 490	183 441	-39
Équipements fixes	393 915	527 943	34
Causes externes	120 697	109 376	-9
Divers	223 049	138 176	-38
Toutes les causes	4 766 021	4 465 066	-6

LIVRAISON DU SERVICE PLANIFIÉ

	2003	2004	2005
	99,56 %	99,06 %**	99,64 %

* Ce tableau doit être lu en considérant que le métro a assuré plus de 217,7 millions de déplacements en 2005.

** Impact de la fermeture de la station Henri-Bourassa.

De cling-clang @ bip-bip

Du nouveau dans votre autobus...

La STM introduit graduellement la boîte de perception dans les autobus pour une nouvelle génération d'équipement. Le confort, le nombre de boîtes et la rapidité d'installation de 100 unités de boîtes de perception sont les avantages de ce nouveau système. Le système est d'installation facile, avec l'absence de câbles et de pièces mobiles. Le système est conçu pour être installé dans les autobus et les stations de métro. Il vous permet de payer graduellement un ticket ou en espèces. Les changements sont instantanés.

La nouvelle boîte...

- Boîte de perception
- Boîte de perception
- Boîte de perception

Assurez-vous que la boîte est correctement installée et que le système est correctement configuré.

Assurez-vous que la boîte est correctement installée et que le système est correctement configuré.

Assurez-vous que la boîte est correctement installée et que le système est correctement configuré.

À partir du 15 novembre 2011
les autobus circulant sur ces lignes
seront graduellement dotés de la nouvelle boîte :

11 • 14 • 27 • 45 • 47 • 51 • 67 • 97 • 144
357 • 359 • 368 • 410 • 430

STM.info

Le nouveau système de perception implanté dans le métro et les autobus contribuera à préserver l'intégrité des recettes de l'entreprise.

PROJET VENTE ET PERCEPTION : LES TRAVAUX VONT BON TRAIN

La STM a poursuivi en 2005 la modernisation de ses équipements destinés à la perception. Rappelons que le nouveau système acquis par la STM et ses partenaires améliorera et simplifiera le processus d'achat et d'utilisation des titres. Les futurs équipements, de même que l'arrivée de la carte à puce au printemps de 2008, contribueront également à préserver l'intégrité des recettes de l'entreprise.

Au Réseau du métro, les travaux préparatoires à l'installation des nouveaux équipements de vente et perception ont suivi leur cours. Ces travaux consistent notamment à couper le plancher afin de faire passer du câblage. Le nouveau revêtement de céramique rouge, enchâssé dans deux bandes de céramique anthracite, caractérise le plancher de la zone des futurs tourniquets. Simultanément, la STM a entrepris des travaux visant à remplacer les loges de son réseau initial, en opération depuis 1966. Des loges temporaires de vente permettent de maintenir le service à la clientèle en tout temps.

Au Réseau des autobus, la STM a débuté en décembre l'installation de la nouvelle boîte de perception électronique dans ses quelque 1 600 autobus. Pour faciliter l'implantation et l'appropriation de cette nouvelle technologie, la STM a choisi de faire les remplacements de façon graduelle, soit centre par centre. Les autobus du Centre de transport Mont-Royal ont été les premiers à recevoir la nouvelle boîte. Des travaux préparatoires ont également eu lieu dans les aires de service à l'entrée des

centres de transport afin de préparer l'arrivée des équipements qui sécuriseront les recettes en provenance des autobus équipés de la boîte électronique.

Comme la majorité des clients (84 %) se procurent des titres mensuels ou hebdomadaires, ce changement touche uniquement ceux qui payent comptant ou avec des billets. Ces derniers ont à modifier quelque peu leurs habitudes car ces boîtes sont munies d'une fente spécifique pour le dépôt des billets et d'une autre pour le dépôt des pièces de monnaie. À l'instar des distributrices, la boîte n'accepte pas les pièces d'un sou ni les billets de banque et les pièces doivent y être déposées une à la fois. Si le paiement est incomplet, un signal sonore et un message visuel sont émis.



DÉCLARATION SUR LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Affirmant l'importance d'un financement stable, permanent et prévisible pour le financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisations du transport collectif, les participants au Forum métropolitain sur le financement du transport en commun – incluant les représentants de la STM – ont signé le 14 avril une déclaration intitulée *Faire le choix du transport collectif*. Alors que la formule de répartition des revenus découlant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence n'était pas encore arrêtée, les signataires ont demandé au gouvernement du Québec :

- de maintenir son programme d'aide aux infrastructures, confirmant ainsi son soutien au maintien du patrimoine et au développement du transport collectif dans la Communauté métropolitaine de Montréal;
- d'actualiser sa contribution au programme d'aide à l'exploitation;
- d'affecter une portion de 25 % des revenus découlant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence au financement des dépenses d'immobilisations du transport collectif et de répartir cette portion sur la base de l'achalandage;
- d'accorder à la Communauté métropolitaine de Montréal un nouvel espace fiscal diversifié provenant de nouvelles sources de revenus dédiées.

Les signataires de la déclaration ont convenu de poursuivre les discussions au sein d'un comité de suivi. Les travaux de ce comité auront comme base de discussion le projet de décentralisation institutionnelle et financière du transport en commun de la Communauté métropolitaine de Montréal et traiteront aussi des enjeux et des mesures à mettre de l'avant dans une perspective d'augmenter la part modale du transport collectif public dans la région métropolitaine de Montréal.

COTES DE CRÉDIT MAINTENUES

Les firmes Standard & 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). Malgré les besoins importants en financement, la force de l'économie locale, la stabilisation des contributions municipales, les nouvelles sources de financement du gouvernement fédéral ainsi que le nouveau cadre financier anticipé avec le gouvernement provincial devraient permettre à la STM de maintenir sa performance opérationnelle et de contenir son taux d'endettement.

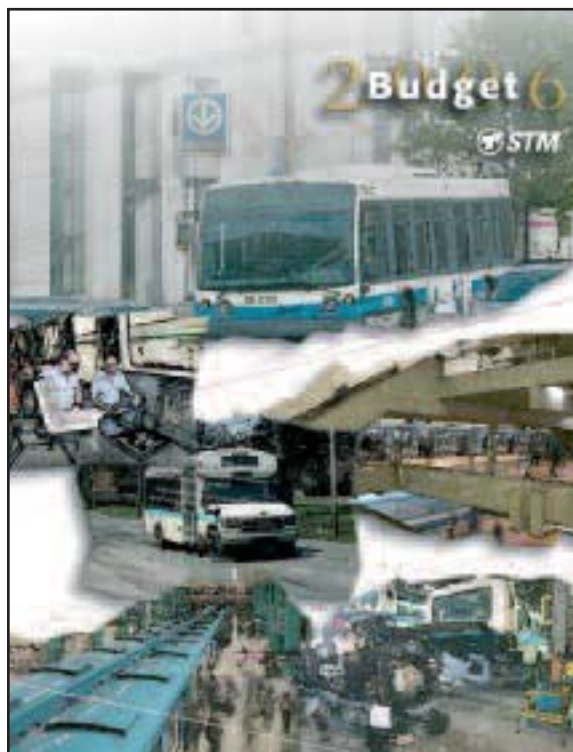
ENTENTE SUR LE TRANSFERT DE LA TAXE FÉDÉRALE SUR L'ESSENCE

Le 28 novembre, le gouvernement fédéral s'est entendu avec le gouvernement du Québec pour verser à la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) une partie des recettes de la taxe fédérale d'accise sur l'essence. Pour la région de Montréal, une somme de 433 M\$ (incluant la part de Québec) a été attribuée aux sociétés de transport pour couvrir une partie de leurs dépenses d'investissement pour les cinq prochaines années. La STM recevra ainsi plus de 360 M\$, une nouvelle bien accueillie dans le contexte où elle évalue à 3,5 milliards de dollars les investissements qui devraient être consacrés à son réseau au cours des dix prochaines années.

BUDGET 2006

Présenté le 12 décembre et s'élevant à 864,4 M\$, le budget 2006 de la STM prévoit un manque à gagner de 32 M\$ et ce, malgré la contribution additionnelle de 10 M\$ de la Ville de Montréal, les efforts de réduction des dépenses de 6,5 M\$ que la STM réalisera en poursuivant son exercice d'optimisation de ses processus d'affaires et la hausse des revenus voyageurs de 2,9 %.

Trois grands facteurs expliquent la variation de 33,3 M\$ par rapport au budget 2005. D'abord, l'augmentation de 16,8 M\$ des coûts de rémunération liés notamment à l'indexation prévue aux conventions collectives (2,5 %) et à l'impact des décisions législatives concernant l'équité salariale et le nouveau programme de congé parental. Deuxièmement, l'énergie, plus précisément le diesel et le gaz naturel,



enregistre une hausse de plus de 30 %, soit de 10,6 M\$. Enfin, la croissance des déplacements au Transport adapté, combinée aux frais plus élevés du taximètre, occasionnent des dépenses additionnelles de 5,4 M\$ pour la STM.

Malgré la situation financière difficile, la STM maintient le cap sur les objectifs de son Plan d'affaires et compte investir 5,6 M\$ dans l'amélioration de la qualité du service :

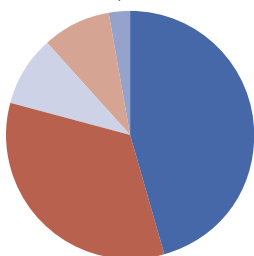
ajout de 21 000 heures de service au Réseau des autobus, mise en place du Réseau prioritaire montréalais (RPM), augmentation du nombre de déplacements au Transport adapté et trains plus longs sur la ligne 5 – bleue du métro. Ces efforts, conjugués à l'impact de la hausse du coût du pétrole, devraient entraîner une hausse de 1 % de l'achalandage en 2006.

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2006-2008

Dans son Programme triennal d'immobilisations (PTI) qui regroupe les prévisions de ses dépenses d'investissement pour 2006-2008, la STM prévoit investir 804,6 M\$ dans des projets subventionnés, 221,7 M\$ dans des projets non subventionnés et 52,6 M\$ dans divers autres projets, pour un total de 1,1 milliard de dollars. La portion des investissements consacrée au Réseau du métro est de 619 M\$ (57,4 %), celle allouée au Réseau des autobus, de 334,8 M\$ (31 %) et celle regroupant les secteurs administratifs, de 125,3 M\$ (11,6 %). Signalons que durant la période 2001-2005, la STM a triplé ses investissements en injectant 744,4 M\$ dans son patrimoine évalué à 8,9 milliards de dollars.

LA STM EN CHIFFRES

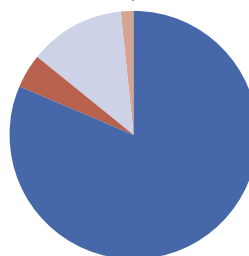
REVENUS (en milliers de dollars)



Voyageurs	379 358
Contribution de la Ville de Montréal	276 200
Subventions du gouvernement du Québec	75 804
Contributions régionales	61 607
Contribution du gouvernement du Québec - révision du cadre financier	10 818
Contribution du Réseau de transport de Longueuil	1 803
Autres revenus	21 864
	827 454

Surplus de l'exercice avant déficit accumulé	964
Déficit accumulé de l'exercice précédent	(6 311)
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(5 347)

DÉPENSES (en milliers de dollars)



Service autobus et métro	672 534
Service de transport adapté	37 338
Service de la dette et frais de financement	104 437
Dépenses imprévues	—
Maintien des actifs	12 181
	826 490

GRILLE TARIFAIRE

	2001	2002	2003 (janv.)	2003 (juil.)	2004	2005
CAM						
Tarif ordinaire	48,50 \$	50 \$	52 \$	54 \$	59 \$	61 \$
Tarif réduit	22,50 \$	25 \$	26 \$	27 \$	31 \$	32,50 \$
CAM hebdo						
Tarif ordinaire	13,50 \$	14 \$	15 \$	16 \$	18 \$	18 \$
Tarif réduit	6,75 \$	7 \$	7,50 \$	8 \$	9,50 \$	9,75 \$
Lisière de six billets						
Tarif ordinaire	8,50 \$	9 \$	9,50 \$	10 \$	11 \$	11,25 \$
Tarif réduit	4,25 \$	4,50 \$	4,75 \$	5 \$	5,50 \$	5,75 \$
Espèces						
Tarif ordinaire	2 \$	2,25 \$	2,25 \$	2,50 \$	2,50 \$	2,50 \$
Tarif réduit	1 \$	1,25 \$	1,25 \$	1,25 \$	1,25 \$	1,25 \$
Carte touristique						
1 jour	7 \$	7 \$	7 \$	7 \$	8 \$	8 \$
3 jours	14 \$	14 \$	14 \$	14 \$	16 \$	16 \$

VENTE DE TITRES DE TRANSPORT

Titre	Tarif ordinaire	Tarif réduit
CAM	2,2 millions	1,6 million
CAM hebdo	1,6 million	0,3 million
Tickets	35,5 millions	13,3 millions
Espèces	20,1 millions	2,6 millions
Carte touristique		
1 jour	58 491	
3 jours	51 999	



Grâce au nouveau service de recrutement en ligne, les personnes intéressées à rejoindre les rangs de la STM peuvent accéder en tout temps aux postes disponibles.

LA STM LANCE SON SERVICE DE RECRUTEMENT EN LIGNE

Le nouveau service de recrutement en ligne de la STM a été lancé le 10 mars. Depuis cette date, les personnes intéressées à rejoindre les rangs de l'entreprise doivent consulter la section «Emplois» du site www.stm.info. Ce nouvel outil leur facilite la tâche car elles peuvent désormais accéder en tout temps aux postes disponibles, obtenir toute l'information nécessaire pour poser leur candidature, recevoir instantanément un accusé de réception et mettre à jour leur dossier si elles changent d'adresse par exemple.

Pour s'inscrire, les postulants doivent détenir une adresse de courriel qu'ils peuvent se procurer gratuitement en adhérant à un service de courrier électronique. Ils doivent compter entre 15 et 30 minutes pour compléter le formulaire. Les personnes ne disposant pas d'un ordinateur peuvent se rendre à un centre d'emploi, une bibliothèque municipale ou un café Internet pour consulter la liste des emplois disponibles ou encore pour faire parvenir leur candidature.

Grâce à son nouvel outil de recrutement en ligne, la division Dotation et planification des ressources humaines a traité plus de 16 000 curriculum vitae en 2005, dont le tiers pour le poste de chauffeur. Elle a également reçu plus de 3 600 candidatures d'étudiants pour les 146 postes disponibles

à l'été 2005. Soixante de ces postes ont été comblés par des étudiants de l'année précédente qui n'avaient pas été à l'emploi de la STM plus de deux étés et dont l'évaluation avait été jugée satisfaisante. Par souci d'équité, les autres postes ont été octroyés par tirage au sort parmi les nouvelles candidatures reçues.

L'ÉTHIQUE À LA STM

Dans un contexte où les gouvernements et les entreprises sont scrutés à la loupe, les questions d'éthique prennent une place de plus en plus importante dans les organisations. La STM n'échappe pas à cette tendance et la direction de l'entreprise a donné son appui à une vaste opération de diffusion de l'éthique dans l'organisation. Mandatée pour actualiser le Code d'éthique de la Société, la direction des Affaires juridiques a souhaité innover en cette matière en ajoutant à la nouvelle édition du Code d'éthique, un Guide éthique servant d'outil à la réflexion menant au comportement éthique.

Il est utile de se référer au Code d'éthique pour connaître les orientations d'entreprise en matière d'éthique. Son contenu révisé énonce les engagements de la Société envers sa clientèle, ses employés, ses biens, de même qu'envers les droits et libertés de la personne. Servir la clientèle

avec respect et dignité, traiter les employés de manière juste et équitable, sans discrimination à l'embauche et dans l'emploi, sont des exemples de ces engagements. On y expose également des normes d'éthique traitant, entre autres, des conflits d'intérêt.

Le Code d'éthique comporte davantage des lignes directrices que des comportements précis à adopter dans une situation spécifique. Quand il n'y a pas de règles ou de lois applicables à la situation présente ou encore, quand la règle existe mais qu'elle n'indique rien de la conduite à suivre, les employés peuvent se référer au Guide éthique qui propose des questions de base pour déterminer si un comportement respecte l'éthique ou non. Ces deux documents ont été remis à l'ensemble des employés au courant de l'automne.



PROGRAMME DE MAINTIEN DES COMPÉTENCES DES OPÉRATEURS

Pour faire suite aux recommandations de l'American Public Transportation Association (APTA) et répondre aux exigences du programme d'amélioration de la sécurité d'exploitation du Réseau du métro (PASEM), la STM a développé un nouveau programme de maintien des compétences de ses opérateurs, dont la formation de base avait été révisée en 2002. Ce programme comporte trois volets : un premier pour les employés de retour à la suite d'une absence prolongée, un second pour les employés en problème selon les indicateurs de performance et un troisième d'ordre général pour tous les employés en poste.

La Formation a développé des outils d'identification du maintien des compétences ciblées ainsi qu'un cours spécifique pour les chefs d'opérations afin de les aider à bien mesurer la conformité de la tâche réalisée par l'opérateur. En cas de non-conformité, l'opérateur suit une formation visant une remise à niveau. La formation varie d'une demi-journée à deux jours selon la compétence concernée. Ce programme, qui s'ajoute à celui du maintien des compétences en sécurité incendie défini par la section Prévention des incendies de la STM, permettra de maintenir le haut degré de sécurité d'exploitation du métro, reconnu mondialement.



NOUVEAUX OUTILS DE SÉLECTION DE CHAUFFEURS

En 2005, 288 nouveaux chauffeurs d'autobus ont joint les rangs de la Société. Dans le but d'améliorer la sélection des candidats et de mieux cerner leurs compétences en service à la clientèle et leurs aptitudes de conduite, les responsables de la dotation, en collaboration avec les représentants des principales sociétés de transport en commun du Québec, ont acheté deux vidéos spécialisées dont la traduction a été assurée par des scientifiques de l'Université Laval.

Ces tests, déjà utilisés avec succès par plus d'une centaine d'entreprises en Amérique du Nord, remplacent les anciens examens écrits mais ne changent en rien les autres étapes du processus de sélection. La recherche des outils existants sur le marché et l'analyse des produits offerts ont été réalisées par une équipe multidisciplinaire. L'utilisation de ces deux vidéos constituera une amélioration appréciable dans le processus d'embauche de la relève.



LA STM EST LÀ!

Que ce soit lors de salons de l'emploi, de dîners-conférences ou encore d'activités avec des organismes communautaires, la STM se déplace pour faire connaître les employés de l'entreprise et ses besoins de main-d'œuvre. Elle a ainsi participé à 25 événements en 2005, dont les Salons de l'Emploi de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et de Saint-Laurent ainsi que la Grande tournée des métiers de Lachine.



ÉQUITÉ SALARIALE

Grâce à des efforts de travail soutenus, le comité d'équité salariale a réussi à compléter ses travaux en 2005. Des rencontres ont eu lieu avec les employés et les gestionnaires pour présenter les résultats. Un nouveau plan d'évaluation découlant de ces travaux a été intégré à la convention collective par le biais d'une lettre d'entente.

L'FFECTIF

(Au 31 décembre 2005)

	2003	2004	2005
Domaine d'activités			
Gestionnaires de premier niveau affectés à l'exploitation	297	304	315
Contremaîtres	128	129	132
Gestionnaires	185	194	207
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	83	83	85
Professionnels syndiqués	191	192	193
Commis divisionnaires	177	170	201
Agents de surveillance	152	151	142
Employés de bureau syndiqués	613	598	609
Chauffeurs, opérateurs et employés des services connexes	3 588	3 580	3 611
Employés d'entretien	1 916	1 918	1 894
Total	7 330	7 319	7 389

REPRÉSENTATION DES FEMMES

Les femmes forment 20,7 % de l'effectif.

REPRÉSENTATION DES MINORITÉS ETHNIQUES ET VISIBLES

L'entreprise compte 10,2 % de représentants des minorités ethniques et visibles.

MOYENNE D'ÂGE DES EMPLOYÉS

45,6 ans

MOYENNE D'ANNÉES DE SERVICE

14,3 années

EMBAUCHE

567 personnes ont été embauchées en 2005 dont 365 à des postes permanents.

ADMISSIBILITÉ À LA RETRAITE

1 076 employés étaient admissibles à la retraite à la fin de 2005.

SYNDICATS ET ASSOCIATIONS

Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM (section locale 1983 – SCFP)

Syndicat du transport de Montréal (Employés d'entretien – CSN)

Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun, SCFP 2850 – FTQ

Syndicat des travailleuses et travailleurs de la STM – CSN

Fraternité des constables et agents de la paix de la STM

Syndicat des professionnelles et professionnels de la STM

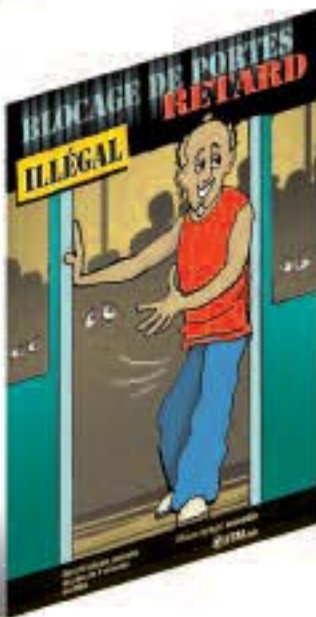
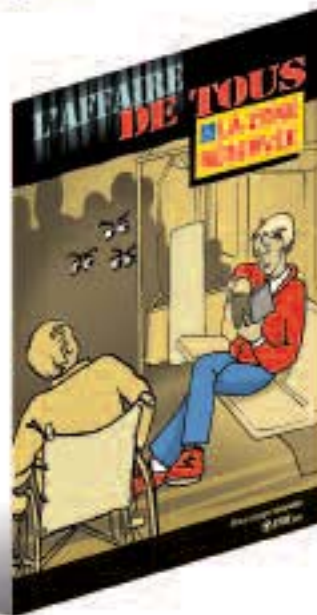
Association des chefs d'opérations – Réseau des autobus

Association des chefs d'opérations – Réseau du métro

Association des contremaîtres

Association des cadres et des professionnels de la STM

LES COMMUNICATIONS



La vaste campagne comportementale orchestrée par la STM a incité de nombreux clients à modifier leurs comportements fautifs dans le métro et les autobus.

CAMPAGNE COMPORTEMENTALE

Bloquer les portes d'une voiture de métro, occuper l'espace réservé aux personnes en fauteuil roulant, conserver son sac à dos dans un autobus bondé, déposer son journal sur un banc, omettre de laisser sa place à quelqu'un qui en a plus besoin que soi... Autant de comportements qui ne découlent pas nécessairement d'une mauvaise intention mais qui peuvent avoir des répercussions sur le service offert et le confort des autres voyageurs. Afin d'inciter les usagers à modifier leurs comportements fautifs, la direction exécutive Communications et marketing a développé six messages qui se sont succédés tout au long de l'année dans le métro et les autobus.

Les résultats de la campagne sont encourageants. Ainsi, le message concernant les portes retenues a été vu par plus des deux tiers des clients interrogés et a incité 63 % d'entre eux à modifier leur comportement lorsqu'ils voyagent en métro. De plus, 50,8 % des répondants qui n'avaient jamais cédé leur place ou quelquefois seulement à une personne à mobilité réduite affirment avoir changé leur comportement après avoir aperçu le message à cet effet. Enfin, 59,9 % des répondants qui ont vu le message sur le recyclage des journaux disent avoir modifié leur comportement : 53,8 % déposent maintenant leur journal dans les nouveaux bacs et 39,6 % le conservent.



LES HORAIRES AJUSTÉS DU SYSTÈME AUTOBUS SUR LE SITE WWW.STM.INFO

Depuis le 14 mars 2005, les clients ayant accès à Internet peuvent obtenir sur le site www.stm.info les horaires ajustés du système AUTOBUS (288-6287) et ce, pour les sept jours suivants. Cet outil d'information est le seul où les horaires sont ajustés en fonction des événements. À partir de l'heure planifiée, AUTOBUS indique les arrêts déplacés, les départs annulés, les événements pouvant modifier le trajet des autobus et les détails de ces modifications. Les personnes à mobilité réduite qui doivent emprunter un autobus à plancher surbaissé ont accès à leurs propres horaires ajustés.

LE PLAN DU RÉSEAU 2005 AMÉLIORÉ

À tous les ans, la STM distribue gratuitement le Plan du réseau à sa clientèle et ses partenaires. En 2005, l'équipe de la section Outils d'information à la clientèle a revu son concept afin de l'améliorer. Ainsi, l'information générale inscrite sur la carte a été réduite au minimum. On présente plutôt aux clients les

moyens d'obtenir des renseignements plus complets et actualisés en utilisant les outils d'information à leur disposition. Des améliorations ont également été apportées sur la carte : l'ajout des nouvelles rues, des terminus de la STM et des institutions collégiales en sont quelques exemples.

LA STM HONORÉE PAR L'AQTR

Dans le cadre de son 40^e Congrès annuel, l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) a décerné à la STM le prix Transport collectif dans la catégorie «Optimisation des ressources et des services aux usagers» pour son projet «SALSA – Intégration et amélioration des outils d'information». Selon l'AQTR, ce projet représente une intégration et une amélioration notable des outils d'information offerts à la clientèle de la STM.



L'INFORMATION À LA CLIENTÈLE EN CHIFFRES

JOURNAL MÉTRO

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

SITE WEB

9 millions de visiteurs (en 2004 : 8,4 millions).

AUTOBUS

10 913 673 appels, soit une moyenne de 29 900 appels par jour.

STM-INFO

483 959 appels dont 21 % ont été transférés à AUTOBUS.

PLANIBUS

5 000 000, soit 1 250 000 distribués quatre fois au cours de l'année.

INFOBUS

18 000, soit 4 500 horaires installés quatre fois au cours de l'année.

COMMENTAIRES ET PLAINTES

2003	2004	2005
21 862	17 600	17 862



En initiant ses chauffeurs à la conduite écologique, la STM contribue à l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

LA STM ADHÈRE À LA CONDUITE ÉCOLOGIQUE

La STM a profité de la Journée de l'air pur, le 8 juin, pour annoncer son adhésion au programme Conducteur averti/Conduite écologique afin d'encourager ses 2 700 chauffeurs d'autobus à contribuer à l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Initiée par Ressources naturelles Canada, cette formation de deux jours peut permettre en effet de produire des économies d'énergie de 10 %. Au cours de cette formation, les chauffeurs ont l'occasion de se familiariser entre autres avec des techniques permettant une conduite plus écologique ainsi qu'avec la procédure de mise en service du véhicule. Ces techniques se basent sur l'anticipation, la conduite préventive, le changement de vitesse et l'adaptation de la vitesse à l'environnement.



À l'automne 2005, 25 % des chauffeurs d'autobus de la STM, répartis dans 3 de ses 7 centres de transport, avaient reçu la formation en conduite écologique. En appliquant ces techniques, les chauffeurs des centres de transport Anjou, Frontenac et Legendre ont contribué à réduire de 580 312 kg les émissions de GES de la STM pour les mois de mai à août 2005, l'équivalent du retrait de 382 autos qui effectuent 20 000 km par année. En plus des effets favorables pour l'environnement, la conduite écologique apporte aussi des bénéfices indéniables à l'environnement personnel du chauffeur et de ses passagers : baisse du degré de stress, conduite plus douce, sentiment de sécurité.

LE RECYCLAGE DU JOURNAL MÉTRO

Le 9 mars, en collaboration avec Médias Transcontinental, le journal *Métro*, NI Environnement et Cascades, la STM procédait au lancement de la campagne de sensibilisation au recyclage *Un métro qui nous est propre*. Avec la distribution quotidienne de près de 150 000 exemplaires de journaux gratuits, l'objectif principal de cette campagne était d'améliorer de façon durable et responsable la propreté dans le métro. Le point culminant du projet a été l'installation de 200 nouveaux bacs de recyclage dans l'ensemble des 65 stations du réseau.

Les résultats sont encourageants. Après seulement huit mois, les 214 bacs de recyclage permettaient de récupérer 10 tonnes de papier par semaine, ce qui représente sur une base annuelle la récupération de plus de 500 tonnes de papier. Ce recyclage épargnera l'équivalent de 7 000 arbres par année. En plus de poser un geste pour l'environnement, les gens qui utilisent les bacs de recyclage contribuent à améliorer la propreté dans le métro et à réduire les arrêts de service. En effet, le nombre d'incidents reliés à l'obstruction des portes des voitures par des journaux a diminué de 46 % dans les six mois qui ont suivi l'installation des bacs.



LA STM ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le transport en commun est un élément fondamental du développement durable. Dans son mémoire présenté le 15 mars lors de la *Consultation publique sur le Plan de développement durable du Québec*, la STM a soumis cinq recommandations : que le gouvernement poursuive sa démarche; que le transport en commun soit identifié expressément dans le projet de loi comme une priorité en matière de développement durable; que le gouvernement prévoit des moyens financiers pour assurer la pérennité du transport en commun et son développement durable; que la STM soit appelée à participer activement à l'élaboration des composantes du plan de développement durable; que soit prévu un mécanisme qui assurera la cohérence des plans et des actions des instances municipales, provinciales et fédérales.

Par ailleurs, lors du cinquante-sixième Congrès mondial de l'Union internationale des transports publics (UITP) tenu en juin à Rome, la STM est devenue le premier réseau de transport en commun canadien à s'engager dans un processus de développement durable en signant la Charte de l'UITP, faisant en sorte que le transport en commun demeure durable en ce qui

concerne son impact aux plans social, économique et environnemental. Dans ce contexte, une politique de développement durable est en cours d'élaboration et devrait voir le jour d'ici la fin de 2006.

AJOUT DE PLACES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS

Afin de répondre aux besoins grandissants de sa clientèle qui se rend au métro sur deux roues, la direction Planification et relations avec les partenaires, aidée par la direction Ingénierie et construction, a entrepris d'améliorer et d'augmenter la capacité d'accueil des parcs de stationnement pour bicyclettes autour des stations de métro. Elle a donc fait l'achat de 80 supports à vélos de 7 places – pour un total de 560 nouvelles places – dans le cadre du Programme d'entretien périodique majeur (PEPM) au chapitre de l'entretien du mobilier urbain. Au total, quatorze stations ont fait l'objet d'une intervention.



VIRAGE ÉCOLOGIQUE À L'ENTRETIEN SANITAIRE – MÉTRO

La division Entretien sanitaire au Réseau du métro a entrepris un virage vert qu'elle entend bien poursuivre. En effet, le lavage des sols et autres surfaces dans le métro s'effectue désormais avec un produit 100 % biologique ne présentant aucun risque toxique : le STM-ND (nouveau dégraisseur). Après quelques mois d'utilisation, les préposés à l'entretien ont constaté l'efficacité du nettoyant qui laisse une fine pellicule antidérapante. Le produit, pouvant être dilué 300 fois, présente un autre avantage écologique puisqu'il diminue le nombre de bidons de plastique à recycler.



LE RECYCLAGE DU PAPIER ET DU CARTON POUR UNE BONNE CAUSE

Le Québec s'est doté d'une politique sur la gestion des matières résiduelles qui fixe pour les industries, les commerces et les institutions un objectif de récupération de 65 % du volume global des matières récupérables telles que les métaux ferreux et non-ferreux, le papier, le carton, le bois et les pneus. Bien que la récupération des métaux permette à elle seule de dépasser cet objectif, la STM poursuit ses efforts pour les autres matières récupérables, notamment le carton. Ainsi, 66 tonnes métriques de papier et de carton ont été récupérées en 2004 dans les principaux ateliers de la STM. Les profits de 5 000 \$ générés par cette activité ont été remis au Réchaud-Bus, un organisme des em-

ployés et retraités de la STM venant en aide aux jeunes Montréalais.

UN PARC D'AUTOBUS EN BON ÉTAT

Deux indicateurs permettent d'affirmer que le parc d'autobus de la STM est en bon état du point de vue environnemental. Tout d'abord, les progrès en matière de réduction des émissions de gaz d'échappement sont directement reliés au rajeunissement de son parc de véhicules et au resserrement graduel des normes s'appliquant aux moteurs et aux composants des autobus neufs. L'acquisition de 48 nouveaux autobus en 2005 a donc eu une influence positive sur les rejets dans l'atmosphère.

D'autre part, la STM surveille de près l'opacité des gaz d'échappement de ses autobus. La mesure de l'opacité est un indicateur de la qualité de combustion du moteur et représente donc une mesure indirecte de la quantité de particules fines émises dans l'atmosphère. Sur les 93 autobus testés, un

seul présentait une mesure d'opacité supérieure à la norme. Ainsi, la STM, avec un taux d'échec d'à peine 1 %, fait bonne figure lorsqu'on compare ce résultat avec le taux moyen de l'industrie, qui est de 12,5 %.



EN VILLE, SANS MA VOITURE!

Pour une troisième année, la STM s'est jointe à l'AMT comme partenaire de l'événement *En ville, sans ma voiture!* Cette activité peu banale tenue le 22 septembre a attiré une foule de près de 30 000 personnes. Le stand de la STM a accueilli un nombre imposant de visiteurs, comme en témoignent les 1 800 bulletins de participation déposés pour gagner un abonnement annuel à la carte CAM (une valeur de 732 \$) ou l'une des dix cartes CAM du mois d'octobre (valeur de 61 \$ chacune). La mascotte Urbain et toute l'équipe des animateurs présents ont profité de ce bain de foule pour se rapprocher de la clientèle, poser un geste amical en remettant des fleurs et autres objets promotionnels.



LA CONFÉRENCE DE MONTRÉAL

La *Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques : Montréal 2005*, qui s'est déroulée du 28 novembre au 9 décembre, a réuni près de 10 000 participants au total. Les déplacements de tous ces délégués vers Montréal, leur séjour, leurs activités connexes et leur retour ont généré des émissions de gaz à effet de serre (GES) estimées à 25 000 tonnes de CO₂. Ces émissions, bien que marginales par rapport à tous les GES émis globalement sur la planète, représentaient tout de même une contribution au réchauffement climatique.

Le Secrétariat de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques avait fixé comme objectif aux organisateurs d'adopter les mesures nécessaires pour compenser

l'équivalent de 100 % des émissions de GES associées à la Conférence de Montréal. Souhaitant faire mieux, Hydro-Québec a regroupé des partenaires qui ont proposé des mesures permettant de réduire de plus de 200 % les GES émis dans le cadre de la conférence. Parmi

ces partenaires figurait la STM qui a trouvé le financement requis afin d'offrir l'accès gratuit au transport en commun pour les délégués de la Conférence de Montréal.

ET PLUS ENCORE...

La STM a également donné son appui au programme *Faites de l'air!* de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), qui permet aux automobilistes d'échanger leur véhicule de dix ans et plus contre des titres de transport collectif; la Corvée du mont Royal, organisée par les Amis de la Montagne et qui a accueilli près de 750 personnes le 1^{er} mai; le Cocktail transport d'Équiterre, qui valorise l'usage des modes de transport alternatifs dont les transports en commun; et le projet *Affichez-vous pour Kyoto!* d'Option transport durable, une campagne d'affichage d'autocollants indiquant la quantité de CO₂ émise par les véhicules.



LA STM AU RYTHME DE MONTRÉAL



En tant que transporteur officiel des Championnats du monde de la FINA, la STM a offert une performance digne de la première place du podium.

LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE LA FINA

Les Championnats du monde de la Fédération internationale de natation (FINA), disputés du 16 au 31 juillet, furent le plus grand rendez-vous de la jeunesse sportive organisé à Montréal depuis les Jeux olympiques de 1976. Pour la première fois, ces compétitions regroupant cinq catégories de sports aquatiques avaient lieu en Amérique du Nord. En tant que transporteur officiel de l'événement, la STM a permis à des milliers d'athlètes, de journalistes et d'officiels de se rendre à l'île Sainte-Hélène, site des compétitions, grâce à ses navettes d'autobus. Les bénévoles et spectateurs ont quant à eux pu profiter du service de métro à destination du site en empruntant la station Jean-Drapeau.

Selon la Fédération canadienne des sports aquatiques, la STM a offert une performance digne de la première place du podium : «C'est un plaisir d'exprimer notre appréciation et notre gratitude au nom de l'équipe canadienne à ceux qui nous ont permis d'arriver à destination en sécurité, détendus et heureux. Les efforts déployés par les employés de la STM ont été extraordinaires. Nous croyons que vous avez établi de nouveaux standards d'excellence dont les autres pays devront s'inspirer lors des futures compétitions.»



LA FÊTE DES NEIGES DE MONTRÉAL

Du 22 janvier au 6 février, la fête des Neiges de Montréal a offert le magnifique décor de l'île Sainte-Hélène aux familles et aux adeptes de plein air de la métropole et des environs. Une fois de plus, la STM a agi à titre de transporteur officiel de l'événement en offrant un service gratuit de navette et de transport adapté entre le stationnement de l'île Notre-Dame et le site des activités.

LA NUIT BLANCHE À MONTRÉAL

La deuxième Nuit blanche à Montréal, présentée du samedi 26 au dimanche 27 février dans le cadre du Festival Montréal en lumière, a été couronnée de succès. Pas moins de 140 000 visiteurs ont participé aux 70 activités organisées dans 45 lieux différents, desservis par deux navettes gratuites de la STM. Une exposition itinérante, *Pixel de marque*, a également été présentée dans les autobus en collaboration avec la galerie Sas et l'artiste Paul-Émile Rioux.



LE DÉFI SPORTIF

Pas moins de 2 700 athlètes handicapés, 200 de plus que l'an dernier, ont participé au 22^e Défi sportif tenu à Montréal du 27 avril au 1^{er} mai. Cette année encore, la STM a fourni un service de transport adapté aux athlètes et aux 700 bénévoles. Durant ces cinq jours de compétitions, ces athlètes ont agilement démontré que l'activité physique est à la portée de tous, que l'on soit handicapé ou pas.



LA JOURNÉE DES MUSÉES MONTRÉALAIS

Le soleil était au rendez-vous le dimanche 29 mai pour la 19^e édition de la Journée des musées montréalais. Ce n'est donc pas un hasard si plus de 125 000 entrées ont été comptabilisées dans les 33 musées participants, un nouveau record pour l'événement. En tout, 42 autobus de la STM étaient répartis sur cinq circuits spécialement créés pour l'événement et offerts gratuitement aux visiteurs.



LES ALOUETTES DE MONTRÉAL

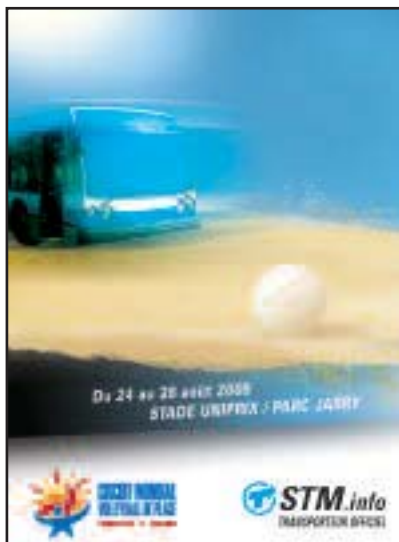
Pour une huitième année consécutive, la STM a poursuivi son partenariat avec les Alouettes de Montréal en offrant aux amateurs de football un service de navette gratuit vers le stade Percival-Molson. Cette navette entre en service 1 h 45 avant le début de chaque rencontre et dessert les stations de métro Bonaventure, Square-Victoria et McGill. Elle est également offerte à la fin de chaque match.

LA FÊTE DES ENFANTS DE MONTRÉAL

Lors de la Fête des enfants de Montréal, les 20 et 21 août, la STM a offert un service de navette entre la station de métro Viau et le parc Maisonneuve, site de l'événement. De plus, sur présentation du laissez-passer familial disponible dans les pharmacies Jean Coutu de Montréal, de nombreuses familles ont pu voyager gratuitement à bord des autobus et du métro. Malgré la température incertaine du samedi, la septième édition de la Fête des enfants de Montréal a attiré plus de 200 000 personnes.

LE CIRCUIT MONDIAL DE VOLLEYBALL DE PLAGE

Du 24 au 28 août, le Circuit mondial de volleyball de plage a transformé le Stade Uniprix du parc Jarry en véritable côte californienne. Les amateurs de volleyball, de plage et de soleil ont été comblés par l'ambiance exaltante créée pour l'occasion. La STM agissait à titre de transporteur officiel de cet événement qui a accueilli des athlètes en provenance d'une trentaine de pays.



CIRCUITS CULTURELS ACCESSIBLES

Les 1^{er} et 2 octobre, la bonne humeur était au rendez-vous pour le troisième Parcours culturel accessible organisé par Kéroul dans le cadre des Journées de la culture. Grâce à la collaboration du Transport adapté de la STM, un groupe de personnes à capacité physique restreinte a pu profiter de l'accueil chaleureux et des commentaires passionnés des employés du Lieu historique national du Canada du Commerce-de-la-fourrure-à-Lachine, du Musée d'art contemporain de Montréal, de la Fondation Daniel Langlois pour l'art, la science et la technologie et du Musée d'histoire du Sault-au-Récollet.



MONTRÉAL, CAPITALE MONDIALE DU LIVRE

Du 23 avril 2005 au 22 avril 2006, Montréal est devenue la capitale mondiale du livre, titre décerné par l'UNESCO dans le but de promouvoir le livre et la lecture. Parmi les partenaires qui ont accepté de soutenir l'événement, on retrouve la STM qui devenait ainsi le transporteur officiel de l'événement à Montréal et qui a organisé, en collaboration avec des organismes du milieu du livre et de la littérature, des événements littéraires tout au long de l'année.



OUVERTURE DE LA GRANDE BIBLIOTHÈQUE

La Grande Bibliothèque a ouvert ses portes au public le samedi 30 avril. Grâce au précieux concours de la STM, les clients de la station Berri-

UQAM ont eu l'occasion de prendre une longueur d'avance du 11 au 14 avril en s'abonnant gratuitement à cette nouvelle grande institution culturelle reliée directement au métro. Le succès phénoménal remporté par la Grande Bibliothèque a permis à la station Berri-UQAM de ravir à la station McGill le premier rang du palmarès des stations les plus achalandées, position qu'elle avait occupée brièvement en 2001.



LA POÉSIE PREND LE MÉTRO ET LE BUS

De la mi-octobre à la mi-novembre, dix poèmes sur le thème de la lumière ont été affichés dans 350 autobus de la STM. Ce projet intitulé *La poésie prend le bus* s'inspirait de la série *La poésie prend le métro*, diffusée pour une troisième année consécutive sur les afficheurs électroniques des voitures de métro. Par ailleurs, les usagers des stations Mont-Royal, Outremont et Place-des-Arts ont pu découvrir des œuvres de poètes montréalais rédigées en anglais, en créole, en italien, en espagnol et en arabe.



EXPOSITION PORTRAITS DE FAMILLE

À l'occasion de la dixième Semaine québécoise des familles, un appel a été lancé aux usagers du métro de Montréal afin de recueillir des centaines de portraits de famille dans le but de créer une œuvre collective géante mettant en vedette les familles québécoises. Près de 1 000 familles ont répondu à l'appel et le portrait de famille géant a été présenté au public le 12 mai, à la station de métro Place-des-Arts.



TOUJOURS PRÊTS... À VISITER LE MÉTRO!

Le samedi 22 octobre, le métro a été le théâtre de la deuxième grande course urbaine organisée par Scouts Canada réunissant plus de 200 louveteaux, scouts et aventuriers. Engagés dans une course contre la montre, les jeunes avaient en main outre leur titre de transport d'une journée, un passeport avec plusieurs questions concernant huit stations de métro et leurs environs. Une façon originale et stimulante de découvrir le réseau du métro, transformé pour ces jeunes en un rallye passionnant.



ET PLUS ENCORE...

La STM s'est également associée à l'exposition *Les années 60 : Montréal voit grand* du Centre canadien d'architecture, l'événement *Carmen sous les étoiles* de l'Opéra de Montréal et les *Féeries de Noël* du Vieux-Montréal. Ses installations ont en plus servi de toile de fond à divers tournages et événements dont les concerts de musique classique du Département de musique de l'Université du Québec à Montréal (UQAM), l'*Antigala Karv* et un récital des Jeunes musiciens du monde. Enfin, la STM a continué de jouer un rôle primordial lors des grands événements tels le Tour de l'île, le Grand Prix du Canada, le Festival de Jazz et le Molson Indy en transportant des dizaines de milliers de participants venus de partout.





Depuis dix ans, le Réchaud-bus sillonne régulièrement les rues de Montréal afin de venir en aide aux jeunes qui ne mangent pas à leur faim.

LES DIX ANS DU RÉCHAUD-BUS

Le 27 janvier, un bel hommage a été rendu à l'équipe du Réchaud-bus qui fêtait ce jour-là son dixième anniversaire. En effet, le 27 janvier 1995 avait lieu le lancement officiel du Réchaud-bus, une initiative d'employés et de retraités de la STM. Quatre jours plus tard, cet ancien autobus transformé en cantine mobile effectuait sa première tournée dans les rues de Montréal afin de venir en aide aux jeunes qui ne mangent pas à leur faim. Depuis cette date, le Réchaud-bus a distribué aux quatre coins de la ville des dizaines de tonnes de nourriture ainsi que des dizaines de milliers de repas chauds à sa jeune clientèle.



ACTES DE CIVISME ET DE BRAVOURE

Le 30 août, le directeur général de l'entreprise, Monsieur Pierre Vandelac, remettait un certificat de reconnaissance à 17 employés dans le cadre du programme visant à souligner leurs actes de civisme ou de bravoure. Au cours de la rencontre, Nicole Beauséjour, Réjean Bélisle, Harold Boily, Stéphane Carrière, Pascal Côté, Adolfo Cuartas, Gilles Deschênes, Louis Dionne, Christian Dumais, André Fournier, Paul Gilbert, Daniel Hébert, Jeannine Landry, Hélène Lebeau, Patrick Majeau, Joseph Racz et Jean Sauriol ont raconté leur aventure, ce qui a donné lieu à de beaux moments et permis aux participants de constater que parfois un simple geste peut éviter qu'une situation se dégrade.



COLLECTE DE FONDS ANNUELLE

Les employés et les retraités de la STM ont fait preuve d'une grande générosité lors de la dixième Collecte de fonds annuelle de l'entreprise, qui s'est déroulée du 1^{er} au 30 novembre. En effet, alors que l'objectif avait été fixé à 475 000 \$, c'est une somme de 506 412,32 \$ qui a été remise aux quatre organismes au profit desquels s'est tenue cette collecte. Cette somme est partagée de la façon suivante : Centraide du Grand Montréal, 103 525,03 \$; Croix-Rouge canadienne, division du Québec, 87 703,80 \$; Partenaire-santé-Québec, 74 642,89 \$; Réchaud-bus, 240 540,60 \$.

BONNES ŒUVRES DES EMPLOYÉS

La clientèle a aussi fait preuve de générosité lors de la huitième édition des Bonnes œuvres des employés qui s'est déroulée les 24, 25 et 26 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 64 576,75 \$ auprès des clients. À cette somme s'ajoutent 12 047,30 \$ recueillis auprès des employés. C'est donc un total de 76 624,05 \$ qui a été consacré à l'achat de denrées afin de remettre des paniers de Noël à quelque 750 familles démunies de différents quartiers de Montréal.

ET PLUS ENCORE...

Parmi les bonnes causes épousées par les employés de la STM au courant de l'année, mentionnons la Fondation des auberges du cœur, organisme venant en aide aux jeunes en difficulté et sans abri, la Fondation de la recherche sur les maladies infantiles et le Camp Papillon, l'un des plus importants camps de vacances pour enfants handicapés en Amérique du Nord.



ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2005



RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AUX MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Nous avons vérifié le bilan de la Société de transport de Montréal au 31 décembre 2005, ainsi que les états des activités financières, des activités d'investissement, du déficit accumulé, des fonds réservés, de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme et de l'évolution de la situation financière 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 au 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'informations fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de ses opérations et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec.



Samson Bélair/Deloitte & Touche S.E.N.C.R.L.
Comptables agréés

Montréal
Le 22 mars 2006



Michel Doyon, CA
Le vérificateur général de Montréal

Montréal
Le 22 mars 2006

ÉTAT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	NOTES	BUDGET	2005	2004
Revenus				
Voyageurs	3	384 921	379 358	368 176
Contribution de la Ville de Montréal		268 000	276 200	263 000
Subventions du gouvernement du Québec	4	80 822	75 804	69 570
Contributions régionales	5	58 766	61 607	61 148
Contribution du gouvernement du Québec - révision du cadre financier	4	19 200	10 818	—
Contribution du Réseau de transport de Longueuil	6	1 803	1 803	1 803
Autres revenus	7	17 588	21 864	17 302
		831 100	827 454	780 999
Revenus relatifs aux activités d'investissement provenant de tiers	10	150	37 668	60 752
Revenus de placements du fonds d'amortissement		6 449	5 870	5 949
		837 699	870 992	847 700
Dépenses				
Service autobus et métro		666 700	667 293	641 194
Service de transport adapté		31 037	34 456	32 058
Intérêts et frais de financement	8	42 869	38 859	36 093
Dépenses imprévues		5 204	—	—
Maintien des actifs		13 697	11 662	9 639
		759 507	752 270	718 984
Autres activités financières				
Remboursement de la dette à long terme	9	64 511	70 568	66 710
Transfert à l'état des activités d'investissement	10	3 630	44 561	70 586
		68 141	115 129	137 296
		827 648	867 399	856 280
Surplus (déficit) des activités financières avant affectations		10 051	3 593	(8 580)
Affectations				
Surplus (déficit) accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours		—	(6 311)	3 138
Fonds réservés				
Contribution aux fonds d'amortissement et de roulement		(51 166)	(51 066)	(52 092)
Utilisation du fonds d'amortissement		41 115	48 437	51 223
		(10 051)	(2 629)	(869)
Déficit de l'exercice		—	(5 347)	(6 311)
Engagements (note 23)				
Éventualités (note 25)				

ÉTAT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	NOTE	BUDGET	2005	2004
Sources de financement				
Emprunt à long terme émis		75 000	69 836	189 195
Transfert des activités financières	10	3 630	44 561	70 586
Fonds de roulement		—	—	2 630
		78 630	114 397	262 411
Dépenses d'investissement				
Immeubles		8 855	32 205	2 687
Réseau initial et prolongements du métro		4 875	3 201	14 123
Améliorations aux infrastructures du métro		22 860	24 684	12 002
Améliorations aux infrastructures locales		11 317	—	—
Matériel roulant - autobus		38 579	29 725	55 762
Matériel roulant - minibus		3 363	3 250	561
Matériel roulant - autres		—	3 297	8 362
Équipement de bureau et logiciels		16 598	2 528	11 105
Machinerie, outillage et équipement		7 453	867	10 986
Immobilisations en cours		240 599	104 931	70 653
Placement dans une société en commandite		—	—	999
		354 499	204 688^(b)	187 240
Surfinancement (sous-financement) de l'exercice^(a)		(275 869)	(90 291)	75 171

^(a) Le surfinancement (sous-financement) de l'exercice est reporté à l'état des fonds réservés.

^(b) La Société s'est engagée pour un montant de 299,6 M\$ auprès de différents fournisseurs au 31 décembre 2005.

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	NOTES	2005	2004
ACTIF			
Actif à court terme			
Encaisse		10 533	8 611
Placements affectés au fonds d'amortissement	11	60 451	39 991
Subventions à recevoir	12	25 052	23 482
Contributions régionales à recevoir		28 801	28 538
Contribution du Réseau de transport de Longueuil à recevoir		902	902
Autres débiteurs	13	31 094	28 857
Stocks de fournitures et de pièces de rechange		22 981	20 998
Tranche exigible des créances à long terme	17	22 981	15 704
		202 795	167 083
Immobilisations	14	1 224 651	1 103 218
Frais reportés	15	2 098	3 597
Placements affectés au fonds d'amortissement	11	80 944	100 524
Placements à long terme	16	3 248	1 951
Créances à long terme	17	244 244	254 204
		1 757 980	1 630 577
PASSIF ET AVOIR			
Passif à court terme			
Emprunts temporaires	18	116 419	34 850
Créditeurs et frais courus	19	127 719	115 745
Versements exigibles sur la dette à long terme	20	108 671	75 732
		352 809	226 327
Dette à long terme	20	567 421	601 092
Subventions reportées	14	478 427	392 323
		1 398 657	1 219 742
Avoir			
Montants à pourvoir dans le futur	21	(17 585)	(19 393)
Déficit accumulé		(5 347)	(6 311)
Fonds réservés		43 899	131 561
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	22	338 356	304 978
		359 323	410 835
		1 757 980	1 630 577

ÉTAT DU DÉFICIT ACCUMULÉ

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Solde au début de l'exercice	(6 311)	3 138
Affectation aux activités financières	6 311	(3 138)
Déficit de l'exercice	(5 347)	(6 311)
Solde à la fin de l'exercice	<u>(5 347)</u>	<u>(6 311)</u>

ÉTAT DES FONDS RÉSERVÉS

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

2005

	Solde au début	Contribution des activités financières	Utilisation aux activités financières	Contribution (utilisation) aux activités d'investissement	Solde à la fin
Fonds d'amortissement	140 515	^(a) 49 317	(48 437)	—	141 395
Fonds de roulement	2 020	1 749	—	—	3 769
Financement des projets en cours	(11 147)	—	—	(90 291)	(101 438)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	173	—	—	—	173
	131 561	51 066	(48 437)	(90 291)	43 899

2004

	Solde au début	Contribution des activités financières	Utilisation aux activités financières	Contribution (utilisation) aux activités d'investissement	Solde à la fin
Fonds d'amortissement	141 850	^(a) 49 888	(51 223)	—	140 515
Fonds de roulement	2 446	2 204	—	(2 630)	2 020
Financement des projets en cours	(86 318)	—	—	75 171	(11 147)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	173	—	—	—	173
	58 151	52 092	(51 223)	72 541	131 561

	2005	2004
^(a) Contribution au fonds d'amortissement	43 447	39 991
Contribution au fonds d'amortissement (annulation de refinancements en 2005)	—	3 948
Revenus de placements du fonds d'amortissement	5 870	5 949
	49 317	49 888

ÉTAT DE L'INVESTISSEMENT NET DANS LES ÉLÉMENTS D'ACTIF À LONG TERME

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Solde au début de l'exercice	304 978	393 116
Ajouter		
Acquisitions d'immobilisations	204 688	186 241
Émission de créances à long terme	43 117	97 794
Remboursement de la dette à long terme	70 568	66 710
Amortissement des subventions reportées	25 162	21 943
Acquisition de placement dans une société en commandite	—	999
	343 535	373 687
Déduire		
Amortissement des immobilisations	82 521	79 034
Disposition d'immobilisations	734	1 586
Réduction des créances à long terme	45 800	40 294
Émission de dettes à long terme — activités d'investissement	69 836	189 195
Subventions reportées	111 266	151 716
	310 157	461 825
Solde à la fin de l'exercice	338 356	304 978

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Activités de fonctionnement		
Déficit de l'exercice	(5 347)	(6 311)
Éléments n'impliquant aucun mouvement de liquidités		
Affectation du déficit (surplus) de l'exercice précédent	6 311	(3 138)
Quote-part du bénéfice de la société en commandite	(3 897)	(967)
Retraits de la société en commandite	2 600	—
Amortissement des frais reportés	1 499	1 199
Virement au fonds de roulement	1 749	2 204
	<u>2 915</u>	<u>(7 013)</u>
Éléments n'affectant pas le fonctionnement		
Transfert à l'état des activités d'investissement	6 893	9 834
Remboursement de la dette à long terme	22 131	15 487
Contribution au fonds d'amortissement	43 447	43 939
	<u>75 386</u>	<u>62 247</u>
Variation nette des éléments hors caisse		
Subventions et contributions à recevoir	(1 833)	(240)
Autres débiteurs	(2 237)	10 666
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	(1 983)	(2 863)
Créditeurs et frais courus	11 974	8 432
Montants à pourvoir dans le futur	1 808	1 954
Liquidités provenant des activités de fonctionnement	<u>83 115</u>	<u>80 196</u>
Activités d'investissement		
Acquisitions de placements affectés	19 580	(1 172)
Acquisitions de placement à long terme	—	(498)
Acquisitions d'immobilisations	(204 688)	(186 241)
Liquidités utilisées des activités d'investissement	<u>(185 108)</u>	<u>(187 911)</u>
Activités de financement		
Émission de dette à long terme	75 000	217 000
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(70 568)	(66 710)
Rachat d'obligations par refinancement	(5 164)	(27 805)
Dépenses en immobilisations financées par un tiers	37 668	60 752
Revenus de placements du fonds d'amortissement	5 870	5 949
Liquidités provenant des activités de financement	<u>42 806</u>	<u>189 186</u>
Augmentation (diminution) des liquidités	(59 187)	81 471
Situation des liquidités au début	<u>13 752</u>	<u>(67 719)</u>
Situation des liquidités à la fin	<u><u>(45 435)</u></u>	<u><u>13 752</u></u>

Les liquidités sont composées de l'encaisse, des placements affectés et des emprunts temporaires.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2005

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.

2. ÉNONCÉ DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Principes comptables

Les états financiers sont préparés selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec contenus dans le *Manuel de présentation de l'information financière municipale au Québec* publié par le ministère des Affaires municipales et des régions.

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec, la direction de la Société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés aux états financiers et aux notes afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Données budgétaires

Les données budgétaires relatives aux activités financières reflètent le budget 2005 adopté par le conseil d'administration de la Société en novembre 2004 et par le conseil municipal de la Ville de Montréal en décembre 2004. Les données budgétaires relatives aux activités d'investissement proviennent du programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 adopté également par le conseil d'administration de la Société en novembre 2004 ainsi que par le conseil municipal de la Ville de Montréal en décembre 2004.

Revenus et dépenses

La Société utilise la méthode de la comptabilité d'exercice selon laquelle les revenus et les dépenses sont comptabilisés de façon brute à l'exercice au cours duquel ont lieu les transactions ou les faits. Les dépenses liées aux régimes de retraite des employés, quant à elles, sont enregistrées sur base d'exercice modifiée. Les ententes de retraite en sus des obligations des régimes de retraite ne sont pas capitalisées. Une provision déterminée avec l'aide d'actuaire est enregistrée afin de couvrir la valeur des services accumulés.

Les dépenses présentées à l'état des activités financières 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 soutien à ces activités. Les principales fonctions de soutien aux opérations sont : gestion des services partagés (finances et trésorerie, régimes de retraite, ressources humaines, technologies de l'information et chaîne logistique), construction et maintien des infrastructures, communications et marketing, planification et relations avec les partenaires, et services corporatifs (direction générale, gestion du portefeuille des projets, secrétariat et affaires juridiques, et plan d'affaires et information de gestion).

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

Les «Intérêts et frais de financement» incluent les intérêts à long terme et à court terme, déduction faite des frais financiers à court terme qui sont imputés aux règlements d'emprunt.

Les «Dépenses imprévues» reflètent les dépenses qui ne sont pas susceptibles de se répéter fréquemment au cours des prochains exercices, qui ne sont pas typiques des activités normales de l'entreprise et qui ne découlent pas de décisions ou d'appréciations de la direction.

Le «Maintenance des actifs» englobe les coûts du programme d'entretien périodique majeur qui vise à maintenir en bon état de marche les infrastructures de la Société.

Stocks de fournitures et de pièces de rechange

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange sont évalués au moindre du coût moyen et du coût de remplacement.

Placements affectés au fonds d'amortissement

Les placements affectés au fonds d'amortissement sont comptabilisés au coût amorti et sont dévalués dans le cas où des baisses de valeur permanentes sont identifiées. La prime ou l'escompte à l'achat de ces placements sont amortis de façon linéaire sur la durée du placement auquel cet élément se rapporte.

Placements à long terme

Les placements à long terme sont comptabilisés à la valeur de consolidation.

Immobilisations

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

Terrains	40 ans
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 et logiciels	5 et 10 ans
Machinerie, outillage et équipement	15 ans

La dépense d'amortissement n'est pas comptabilisée à l'état des activités financières. Cette dépense est présentée à l'état de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme.

Les subventions reportées sont amorties au même rythme que les immobilisations auxquelles elles se rattachent. Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service, sans égard à la date de fermeture du règlement d'emprunt pour autant qu'elles soient financées par dette à long terme ou par subvention au comptant.

Imputation du montant à pourvoir dans le futur aux activités financières

Le montant à pourvoir dans le futur pour les congés de maladie et les bénéfices de vacances accumulés avant le 1^{er} janvier 2000 est imputé à l'état des activités financières selon le plus élevé de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans du solde ou des déboursés annuels.

Fonds réservés

Fonds d'amortissement

Ce fonds sert à accumuler des sommes pour rembourser certaines dettes à long terme.

Fonds de roulement

Le fonds de roulement dont la limite a été établie à 7,0 M\$ sert à l'acquisition de dépenses en immobilisations. Les sommes utilisées devront être remboursées sur une période maximale de 5 ans.

Conversion de devises

Les revenus et les dépenses résultant d'opérations conclues en devises sont convertis en dollars canadiens aux cours en vigueur à la date des transactions.

Les actifs et passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan.

Instruments financiers dérivés

La Société utilise des instruments financiers dérivés dans le but de réduire le risque de change et le risque de taux d'intérêt auxquels l'expose sa dette à long terme. Elle n'utilise pas d'instruments financiers à des fins de transaction ou de spéculation.

La Société utilise des contrats de swaps de devises dans le cadre de la gestion du risque associé aux emprunts faisant l'objet d'une convention d'échange de devises. Ces swaps de devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan.

De plus, la Société utilise des contrats de swaps de taux d'intérêt dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt relié à sa dette. Ces contrats donnent lieu à des échanges d'intérêts qui sont comptabilisés dans la dépense d'intérêts sur la dette à long terme. Les montants à payer ou à recevoir sont pris en compte à titre d'ajustement des intérêts courus sur la dette correspondante.

3. VOYAGEURS

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Service autobus et métro	355 356	350 004	340 268
Service de transport adapté	1 593	1 716	1 380
Revenus régionaux ^(a)	27 972	27 638	26 528
	<u>384 921</u>	<u>379 358</u>	<u>368 176</u>

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

4. Subventions du gouvernement du Québec

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Immobilisations ^(a)	56 114	50 855	45 689
Service de transport adapté ^(b)	24 708	24 926	23 803
Autres	—	23	78
	<u>80 822</u>	<u>75 804</u>	<u>69 570</u>
Aide financière transitoire ^(c)	19 200	10 818	—
	<u>100 022</u>	<u>86 622</u>	<u>69 570</u>

^(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 (achat d'autobus, construction d'immeubles, rénovation des stations de métro, rénovation de voitures de métro et autres dépenses précises) qu'elle a encourues au cours de l'exercice 2005 à des taux variant de 48 % à 75 %.

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

^(b) 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.

^(c) 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.

Le décret stipule que le versement de la subvention par le ministère des Transports du Québec est conditionnel à une mise de fonds additionnelle équivalente des municipalités. La Ville de Montréal a donc augmenté sa contribution de 2004 qui s'élevait à 263,0 M\$ à 276,2 M\$ en 2005.

5. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Reliée aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	43 700	43 601	43 480
Reliée aux déplacements sur les lignes d'autobus métropolitaines ^(a)	5 766	6 019	6 226
Reliée aux équipements et infrastructures ^(b)	1 437	1 471	1 414
Partage du surplus de l'Agence métropolitaine de transport ^(c)	—	2 582	2 405
Intégration tarifaire ^(d)	395	466	—
	51 298	54 139	53 525
Financement de la dette - trains de banlieue ^(e)	7 468	7 468	7 623
	58 766	61 607	61 148

^(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 2005, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Malgré ce transfert de propriété éventuel, la Société demeure responsable du service de la dette afférent au financement de ces biens. Cependant, l'Agence rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci et le service de la dette, déduction faite de toute subvention gouvernementale.

^(c) 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 :

Introduction, en 2005, d'une nouvelle aide métropolitaine 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.

^(e) Trains de banlieue :

Depuis le 1^{er} janvier 1996, l'Agence succède aux droits et obligations de la Société à l'égard du réseau de trains de banlieue.

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

6. CONTRIBUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL

Le 23 mars 2005, le gouvernement du Québec a adopté le décret 227-2005 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 2005.

7. AUTRES REVENUS

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Publicité	10 166	11 316	9 916
Location	240	158	1 795
Activités accessoires ^(a)	—	90	469
Quote-part du bénéfice de la Société en commandite	3 432	3 897	967
Autres	3 750	6 403	4 155
	17 588	21 864	17 302

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
^(a) Activités accessoires			
Prolongement du métro			
Revenus	—	5 649	11 289
Dépenses	—	(5 649)	(11 109)
	—	—	180
Autres projets			
Revenus	—	917	1 356
Dépenses	—	(827)	(1 067)
	—	90	289
Surplus	—	90	469

8. INTÉRÊTS ET FRAIS DE FINANCEMENT

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Intérêts sur la dette à long terme	41 569	37 778	35 690
Frais de financement			
à court terme	1 300	2 117	2 006
attribués aux règlements d'emprunt	—	(1 036)	(1 603)
	1 300	1 081	403
	42 869	38 859	36 093

9. REMBOURSEMENT DE LA DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Remboursement en capital			
à même les activités financières	23 396	22 131	15 487
à même le fonds d'amortissement	41 115	48 437	51 223
	64 511	70 568	66 710

10. TRANSFERT À L'ÉTAT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Dépenses en immobilisations financées par un tiers			
Programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro ^(a)	—	37 390	59 352
Remplacement d'un système d'exploitation	—	(7)	1 017
Disposition d'autobus	150	126	342
Bureau de projets - acquisition d'autobus	—	123	—
	150	37 632	60 711
Transfert des actifs du métro selon les exigences légales	—	36	41
	150	37 668	60 752
Dépenses en immobilisations et placement financés à même les revenus			
Service autobus et métro	250	3 491	8 886
Service de transport adapté	2 927	2 883	99
Maintien des actifs	303	519	849
	3 480	6 893	9 834
	3 630	44 561	70 586

^(a) En vertu du décret 737-2002 et de l'entente no 527001 du 16 juillet 2004 portant sur l'aide financière pour la première phase du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro, le gouvernement fédéral verse une contribution au comptant de 33,33 % des dépenses admissibles au «Programme TICQ 2000» alors que l'Agence métropolitaine de transport verse une contribution au comptant de 12,5 %. La contribution du gouvernement du Québec a été fixée à 41,67 % et elle est versée sous la forme d'une subvention du service de dette.

11. PLACEMENTS AFFECTÉS AU FONDS D'AMORTISSEMENT

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Encaisse	28 741	929
Obligations et coupons d'obligations, au coût non amorti (valeur marchande 112 285 \$, 140 438 \$ en 2004)	111 118	138 004
Intérêts à recevoir	1 536	1 582
	141 395	140 515
Portion à court terme	(60 451)	(39 991)
	80 944	100 524

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

	Placements garantis par le gouvernement du Québec	Autres placements	Total	Taux d'intérêt nominal pondéré
2006	16 683	21 473	38 156	3,96 %
2007	47 271	—	47 271	6,55 %
2008	—	—	—	—
2009	2 717	—	2 717	5,50 %
2010	2 942	—	2 942	6,25 %
Plus de 5 ans	20 032	—	20 032	5,84 %
	89 645	21 473	111 118	

12. SUBVENTIONS À RECEVOIR

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Gouvernement du Québec		
Immobilisations	180	3 000
Service de transport adapté	7 437	6 642
Aide financière transitoire	1 078	—
Autres	749	1 153
	<u>9 444</u>	<u>10 795</u>
Gouvernement du Canada		
Immobilisations	<u>7 726</u>	<u>9 500</u>
Agence métropolitaine de transport		
Immobilisations	<u>7 882</u>	<u>3 187</u>
	<u>25 052</u>	<u>23 482</u>

13. AUTRES DÉBITEURS

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Revenus régionaux à recevoir	4 102	2 383
Versements pour accidents de travail à récupérer	727	729
Réclamations de taxes aux gouvernements	1 988	3 911
Comptes-clients généraux	12 563	14 052
Dépôt pour l'achat d'autobus	5 285	4 892
Autres	6 429	2 890
	<u>31 094</u>	<u>28 857</u>

14. IMMOBILISATIONS

(en milliers de dollars)

	2005			2004
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	7 352	6 073	1 279	1 331
Immeubles	178 988	69 436	109 552	80 544
Réseau initial et prolongements du métro	1 453 953	1 215 722	238 231	252 325
Améliorations aux infrastructures du métro	237 540	56 049	181 491	163 469
Infrastructures locales	11 702	2 999	8 703	9 034
Infrastructures régionales	11 499	7 312	4 187	4 784
Matériel roulant - autobus	593 738	271 532	322 206	328 853
Matériel roulant - minibus	9 717	5 943	3 774	1 584
Matériel roulant - autres	27 527	12 486	15 041	14 765
Améliorations locatives	7 170	5 963	1 207	1 690
Équipement de bureau et logiciels	68 371	40 602	27 769	33 792
Machinerie, outillage et équipement	70 660	40 050	30 610	35 376
Immobilisations en cours	280 601	—	280 601	175 671
	<u>2 958 818</u>	<u>1 734 167</u>	<u>1 224 651</u>	<u>1 103 218</u>

	2005			2004
	Solde du début	Variation	Solde de fin	Solde de fin
Subventions reportées	<u>392 323</u>	<u>86 104</u>	<u>478 427</u>	<u>392 323</u>

15. FRAIS REPORTÉS

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Licences informatiques	<u>2 098</u>	<u>3 597</u>

Les licences informatiques sont portées aux activités financières au fur et à mesure de leur attribution aux utilisateurs sur une période maximale de 5 ans, soit de 2003 à 2007.

16. PLACEMENTS À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Participation - société en commandite, à la valeur de consolidation	3 243	1 946
Autre	5	5
	<u>3 248</u>	<u>1 951</u>

17. CRÉANCES À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Montant à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme (note 20)		
Gouvernement du Québec	259 198	256 590
Agence métropolitaine de transport	8 027	13 318
	<u>267 225</u>	<u>269 908</u>
Tranche exigible des créances à long terme	(22 981)	(15 704)
	<u>244 244</u>	<u>254 204</u>

18. 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\$. Cette somme 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 2005, le taux moyen sur les emprunts temporaires était de 2,74 %.

La Société dispose également d'une marge de crédit avec privilège d'utilisation sous forme de billets à demande de 40,0 M\$ (incluse dans le pouvoir d'emprunt temporaire de 350,0 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 2005 s'est élevé à 4,40 %.

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.

19. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Fournisseurs et frais courus	54 166	34 501
Salaires et charges sociales	22 581	33 530
Congés de maladie à payer	7 125	7 626
Vacances à payer	24 867	24 270
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	877	1 205
Intérêts courus	7 814	8 359
Autres	10 289	6 254
	<u>127 719</u>	<u>115 745</u>

20. DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt variant de 2,80 % à 8,75 % (2,40 % à 9,10 % en 2004) échéant de février 2006 à avril 2015	676 092	676 824
Versements exigibles sur la dette à long terme	(108 671)	(75 732)
	<u>567 421</u>	<u>601 092</u>

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 Société utilise des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt pour des emprunts totalisant 137,1 M\$. 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 :

(en milliers de dollars)

Années d'échéance	Dollars canadiens ^(a)	Échéance	À refinancer	Échéance nette	Taux d'intérêt pondéré
2006	108 671	108 671	18 310	90 361	
2007	78 000	78 000	3 609	74 391	
2008	61 168	61 168	10 573	50 595	
2009	87 155	87 155	11 422	75 733	
2010	22 742	22 742	—	22 742	
1 à 5 ans	357 736	357 736	43 914	313 822	5,65 %
6 à 10 ans	318 356	318 356	69 981	248 375	5,01 %
	<u>676 092</u>	<u>676 092</u>	<u>113 895</u>	<u>(b) 562 197</u>	

^(a) Incluent les emprunts faisant l'objet d'une convention d'échange de devises.

^(b) Du montant total de 562,1 M\$, 141,4 M\$ sont déjà accumulés au fonds d'amortissement en date du 31 décembre 2005 (valeur marchande de 142,6 M\$).

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

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Montants accumulés au fonds d'amortissement	141 395	140 515
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
De la Ville de Montréal	267 472	266 401
Du gouvernement du Québec	259 198	256 590
De l'Agence métropolitaine de transport	8 027	13 318
	<u>534 697</u>	<u>536 309</u>
	<u>676 092</u>	<u>676 824</u>

21. MONTANTS À POURVOIR DANS LE FUTUR

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Bénéfices de vacances	(11 811)	(12 892)
Congés de maladie	(5 774)	(6 501)
	<u>(17 585)</u>	<u>(19 393)</u>

La variation de 1,8 M\$ entre les 31 décembre 2004 et 2005 a été imputée à l'état des activités financières.

22. INVESTISSEMENT NET DANS LES ÉLÉMENTS D'ACTIFS À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Placements à long terme (au coût)	999	999
Immobilisations	1 224 651	1 103 218
Dette à long terme	(676 092)	(676 824)
Créances à long terme	267 225	269 908
Subventions reportées	(478 427)	(392 323)
	<u>338 356</u>	<u>304 978</u>

23. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme

La Société s'est engagée à verser une somme de 84,0 M\$ pour des locaux, en vertu de baux à long terme échéant du 31 mars 2006 au 31 juillet 2023. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4,7 M\$ pour chacune des années 2006, 2007 et 2008, à 4,9 M\$ en 2009 et 4,8 M\$ en 2010.

b) Contrat d'impartition de la centrale informatique

La Société s'est engagée à verser une somme totale de 2,6 M\$ pour les années 2006 à 2008 pour l'impartition de sa centrale informatique. Les versements à venir s'élèvent à 1,2 M\$ pour les années 2006 et 2007 et 0,2 M\$ en 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 9,4 M\$ pour les années 2006 à 2012. Les deux principaux volets de ce contrat sont composés du système téléphonique corporatif au montant de 8,0 M\$ et des services d'accès Internet au montant de 1,4 M\$.

Les versements à venir s'élèvent à 1,3 M\$ pour les années 2006 à 2012.

d) Contrat d'approvisionnement en pièces d'autobus

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

Au 31 décembre 2005, la valeur totale résiduelle de ces contrats pour l'ensemble des sociétés est de 7,9 M\$. La portion attribuable à la Société de transport de Montréal est de 3,3 M\$, soit 1,7 M\$ pour 2006 et 1,6 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 8,5 M\$ au 31 décembre 2005. La portion attribuable à la Société de transport de Montréal est de 4,2 M\$ en 2006, 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'achat unifié 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 %.

La portion révisée attribuable à la Société comporte 344 autobus pour un montant total estimé de 155,7 M\$. Selon le plan de livraison des autobus, les livraisons 2006 s'élèveront à 25,8 M\$ et celles de 2007 à 36,1 M\$.

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\$ 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 18,3 M\$ pour 2006 et 15,5 M\$ pour 2007.

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.

En tant que mandataire de six autorités organisatrices de transport (AOT), la Société a octroyé un premier contrat 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 l'équivalent des titres de transport avec le nouveau système) ainsi que l'entretien des logiciels du système et des équipements. La portion relative aux frais d'entretien des logiciels et des équipements, qui est entièrement à la charge de la Société, représente 10,7 M\$. Les versements des prochains exercices sont de 0,2 M\$ pour 2008 et de 2,1 M\$ de 2009 à 2013.

En tant que mandataire d'une autre AOT, la Société a octroyé un deuxième contrat 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. 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\$ en 2007, aucun montant en 2008 et de 0,2 M\$ de 2009 à 2012.

h) Contrat d'approvisionnement en diesel

La Société a négocié une entente avec une institution financière afin de se protéger des risques de fluctuation du prix du diesel sur le marché jusqu'au 31 décembre 2008. Cette entente permet à la Société de payer une quantité de 79,4 M de litres de diesel à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 42,8 M\$. L'entente débute en janvier 2006.

24. RÉGIMES DE RETRAITE

a) Description générale des régimes

Les employés de la Société sont les participants actifs d'un des deux régimes à prestations déterminées de la Société. Le Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (Syndicat de transport de Montréal CSN) («Régime CSN») couvre les employés réguliers et temporaires couverts par l'accréditation du Syndicat de transport de Montréal (CSN), alors que le Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (1992) («Régime 1992») couvre tous les autres employés réguliers et temporaires. 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 en 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.

Le participant a droit à la retraite sans réduction de rente à l'événement le plus rapproché des trois options suivantes, soit :

- son 60^e anniversaire de naissance pourvu qu'il compte cinq (5) années de service
- la date où il compte trente-deux (32) années de participation ou la date où il compte trente (30) années de participation pourvu qu'il prenne sa retraite avant le 1^{er} janvier 2020
- la date où la somme de son âge et de ses années de participation forme un total de quatre-vingt-cinq (85) ou de quatre-vingt (80) pourvu qu'il prenne sa retraite avant le 1^{er} janvier 2020.

Des prestations de rattachement sont prévues pour les participants qui prendront leur retraite avant le 1^{er} janvier 2020 et qui n'auront pas atteint l'âge de 65 ans.

b) Méthode d'évaluation des actifs de la caisse de retraite

Chaque régime participe dans l'actif net et dans l'évolution de l'actif net de la Fiducie Globale par le biais des unités détenues. L'actif net résulte de la différence entre l'actif (placements et autres éléments d'actifs) et le passif.

Les placements constituent le principal élément d'actif de la Fiducie Globale. Ceux-ci sont présentés à la juste valeur.

Les autres éléments d'actifs sont des intérêts courus et dividendes à recevoir, des gains non matérialisés sur contrats à terme, des montants à recevoir sur des ventes de placements et l'encaisse.

Le passif est constitué de créanciers et autres montants à payer.

c) Obligations au titre des prestations constituées

La valeur actuarielle des prestations constituées est déterminée au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service et à partir des hypothèses les plus probables. Celles-ci tiennent compte des prévisions concernant la situation du marché à long terme. Les hypothèses actuarielles les plus importantes portent sur le taux d'intérêt sur les cotisations, le rendement de l'actif net, les augmentations salariales, l'inflation et l'indexation des rentes différées pour le service après 2001.

d) Résultats de l'évaluation actuarielle la plus récente

Les dernières évaluations actuarielles datent du 31 décembre 2002 mais ces valeurs ont été actualisées par extrapolation au 31 décembre 2004. Ces évaluations sur la base de la capitalisation ont démontré des surplus de l'ordre de 151,5 M\$ au 31 décembre 2002, soit 120,4 M\$ pour le Régime 1992 et 31,1 M\$ pour le Régime CSN. L'actif des caisses de retraite est basé sur la juste valeur où les fluctuations sont étalées sur trois ans.

e) Valeur des actifs de la caisse de retraite et des obligations au titre des prestations constituées

Au 31 décembre 2005, les actifs des caisses de retraite et la valeur actualisée des prestations de retraite constituées n'étaient pas disponibles. Selon les états financiers des régimes de retraite de l'exercice terminé le 31 décembre 2004, ces valeurs se détaillent ainsi :

(en milliers de dollars)

	<u>Régime 1992</u>	<u>Régime CSN</u>	<u>Total</u>
Valeur des actifs de la caisse de retraite	1 959 157	650 513	2 609 670
Valeur des obligations au titre des prestations constituées	1 757 179	592 141	2 349 320

La cotisation de l'employeur relative à l'exercice 2005 a été de 31,9 M\$ (30,8 M\$ en 2004) et a été imputée à l'état des activités financières.

f) Autres ententes de retraite

Au 31 décembre 2005, la Société était engagée en vertu de diverses ententes de retraite en sus des obligations découlant des régimes de retraite ci-dessus. Ces engagements, selon une évaluation actuarielle datée du 14 décembre 2004, représentent une somme de 5,1 M\$ et découlent principalement d'une convention de retraite mise en place pour les employés de la Société dont la rémunération annuelle excède le plafond des cotisations au régime de retraite fixé par les autorités fiscales. La Société a provisionné un montant de 3,8 M\$ relatif à ces engagements au 31 décembre 2005.

25. ÉVENTUALITÉS

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 165,9 M\$. Ces réclamations sont constituées, entre autres, de deux requêtes en recours collectif totalisant 163,0 M\$, soit une première requête de 123,0 M\$ touchant les régimes de retraite de la Société et une deuxième requête de 40,0 M\$ provenant d'usagers lésés lors de la grève en 2003. Quant au solde de 2,9 M\$, il est constitué de causes individuelles, de blessures corporelles, de dommages matériels et de divers autres litiges. Au 31 décembre 2005, la Société a provisionné un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

26. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

Dettes à long terme

Le 24 février 2006, la Société a conclu une émission d'obligations au montant de 100,0 M\$ afin de financer certains règlements d'emprunt.

27. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres du rapport financier de 2004 ont été reclassés en fonction de la présentation du rapport financier de 2005.

28. OPINION DES VÉRIFICATEURS

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

Les comptes de l'exercice précédent ont été vérifiés par un autre vérificateur externe.