

Un contexte pourtant favorable au transport en commun

Il nous fait plaisir de vous présenter le Budget 2006 de la Société de transport de Montréal (STM) qui s'appuie sur nos stratégies du Plan d'affaires 2004 – 2008. Il traduit bien la volonté de la STM de poursuivre ses efforts en matière d'optimisation des ressources et d'amélioration de la qualité et de la fiabilité des services. Ainsi, malgré un cadre financier extrêmement étroit, la STM maintient le cap sur son objectif d'augmentation de son achalandage et investira en 2006 quelque 5,6 millions de dollars pour offrir des services plus rapides et mieux adaptés aux besoins des clientèles ciblées. En ce sens, l'implantation du Réseau prioritaire montréalais, l'amélioration des dessertes dans les secteurs est et ouest de Montréal, l'ajout de voitures sur la ligne 5 du métro encourageront l'utilisation du transport en commun et emmèneront de nouveaux clients dans notre réseau. Les travaux de modernisation du métro et de rénovation des voitures MR-73 que nous avons entrepris contribueront aussi à rehausser la satisfaction des clients et, nous l'espérons, le sentiment de fierté que nous entretenons à l'égard de ce patrimoine collectif. Ils nous permettront également de faire face à l'augmentation de la demande lors de l'ouverture des trois stations de métro à Laval. Tous ces efforts seront soutenus par des actions de marketing qui viseront, entre autres, à mettre en place des programmes de fidélisation et d'acquisition de clientèles.

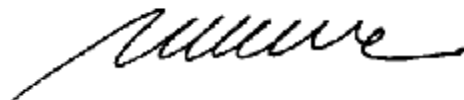
Des changements importants s'opéreront en 2006 avec la mise en place de nouvelles structures politiques dans la grande région de Montréal. La STM travaillera avec ses partenaires que sont la Communauté métropolitaine de Montréal et le Conseil d'agglomération formé des maires des 15 villes défusionnées, du maire de Montréal et de 14 membres du conseil municipal de Montréal. Ces élus auront à prendre des décisions judicieuses pour assurer le développement du transport en commun. Nous sommes convaincus qu'ils reconnaîtront l'importance du réseau d'autobus et de métro à Montréal qui assure plus de 1,3 million de déplacements chaque jour.

Faute de sources de financement adéquates, la STM a peine à équilibrer son budget depuis quatre ans et a même enregistré un déficit de 6,3 millions de dollars en 2004. La problématique a été reconnue et le ministre des Transports du Québec s'était engagé à mettre en place dès janvier 2006 des mesures pour aider les sociétés de transport à faire face à leurs obligations. Malheureusement, ce ne sera pas le cas. Nous avons été avisés qu'il faudra attendre le prochain budget provincial avant d'obtenir un nouveau cadre financier. Pourtant, le contexte n'a jamais été aussi favorable au transport en commun. Sur toutes les tribunes et à tous les niveaux, les décideurs s'entendent sur l'importance de favoriser sa croissance et d'en faire un élément central de leurs stratégies de développement durable, mais n'ont pas encore concrétisé leur engagement par l'ajout de ressources financières essentielles à son développement. Dans une étude récente, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a démontré que pour chaque kilomètre parcouru, un client pollue quatre fois moins l'atmosphère, consomme cinq fois moins d'énergie et utilise vingt fois moins d'espace qu'un automobiliste. Toutes ces économies représentent des gains de plus de 937 millions de dollars que le transport collectif génère dans la région de Montréal. Ces arguments témoignent hors de tout doute que le transport en commun est un puissant moteur économique et que les investissements qu'on y consent rapportent à toute la collectivité.

Plus les décisions tardent à venir, plus l'écart augmente et plus il sera difficile d'endiguer le problème. Il est illusoire de croire que la STM peut parvenir seule à combler son manque à gagner, car elle ne dispose pas des leviers financiers nécessaires pour le faire. Nous sommes prêts à poursuivre les efforts d'optimisation de nos ressources et d'amélioration des services, mais soyons réalistes, nos marges de manœuvre sont très limitées. Sans l'aide des gouvernements supérieurs, nous ne pouvons sortir de cette impasse. Espérons que 2006 sera l'année des engagements durables envers les transports en commun.



Claude Dauphin
Président du conseil d'administration



Pierre Vandelac
Directeur général

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION*

Me Claude Dauphin
Président du conseil d'administration
Conseiller de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de Lachine

Monsieur Marvin Rotrand
Vice-président du conseil d'administration
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 L'Île-Bizard, Sainte-Geneviève -
Sainte-Anne-de-Bellevue

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

* Au moment de la rédaction du livre du budget 2006, les nouveaux membres du conseil d'administration de la STM, qui entreront en fonction le 1^{er} janvier 2006, n'étaient pas encore connus.

TABLE DES MATIÈRES

BUDGET 2006 ET GRILLE TARIFAIRE

Revenus	2
Dépenses.....	3
Présentation des activités financières conformément aux états financiers	4
Grille tarifaire	5

FAITS SAILLANTS 2006.....	7
---------------------------	---

ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2006.....	14
Revenus 2005 – 2006	15
Analyse des revenus 2005 – 2006.....	16

ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2006	20
Dépenses par type 2005 – 2006	21
Heures régulières et supplémentaires 2005 – 2006.....	22
Analyse des dépenses 2005 – 2006	23

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 2005 – 2006.....	29
Autobus et métro	
Dépenses 2005 – 2006.....	30
Heures régulières et supplémentaires 2005 – 2006.....	31
Transport adapté	
Dépenses 2005 – 2006.....	32
Heures régulières et supplémentaires 2005 – 2006.....	33

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

Sommaire des unités administratives	37
Réseau des autobus	38
Réseau du métro	40
Gestion des services partagés	42
Ingénierie et construction.....	44
Communications et marketing	46
Autres services corporatifs.....	48

PERSPECTIVES FINANCIÈRES

Cadre financier.....	51
Programme triennal d'immobilisations 2006 – 2007 – 2008.....	52
Évolution de la dette et du service de la dette.....	53

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Introduction.....	57
Revenus totaux.....	58
Revenus d'exploitation – Autobus et métro.....	59
Revenus d'exploitation – Autobus et métro par déplacement.....	60
Achalandage – Autobus et métro.....	61
Aide métropolitaine – Autobus et métro.....	62
Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation – Autobus et métro.....	63
Contribution municipale.....	64
Dépenses totales.....	65
Dépenses totales de rémunération et de biens et services.....	66
Dépenses totales – Autobus et métro.....	67
Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro.....	68
Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro par déplacement.....	69
Heures régulières et supplémentaires.....	70
Heures de service – Autobus.....	71
Kilomètres parcourus – Autobus et voitures de métro.....	72
Dépenses totales – Transport adapté.....	73
Déplacements en minibus et taxis – Transport adapté.....	74
Dette brute et nette de la STM (excluant les trains de banlieue).....	75
Dépenses brutes liées aux investissements – Autobus et métro.....	76
Service de la dette net – Autobus et métro.....	77

TITRES DE TRANSPORT

Titres de transport – Tarifs ordinaires et réduits.....	80
Vente de titres.....	81
Grille tarifaire – Villes nord-américaines.....	82

ANNEXE

Définition des types de revenus.....	85
Définition des types de dépenses.....	87

NOTE LIMINAIRE

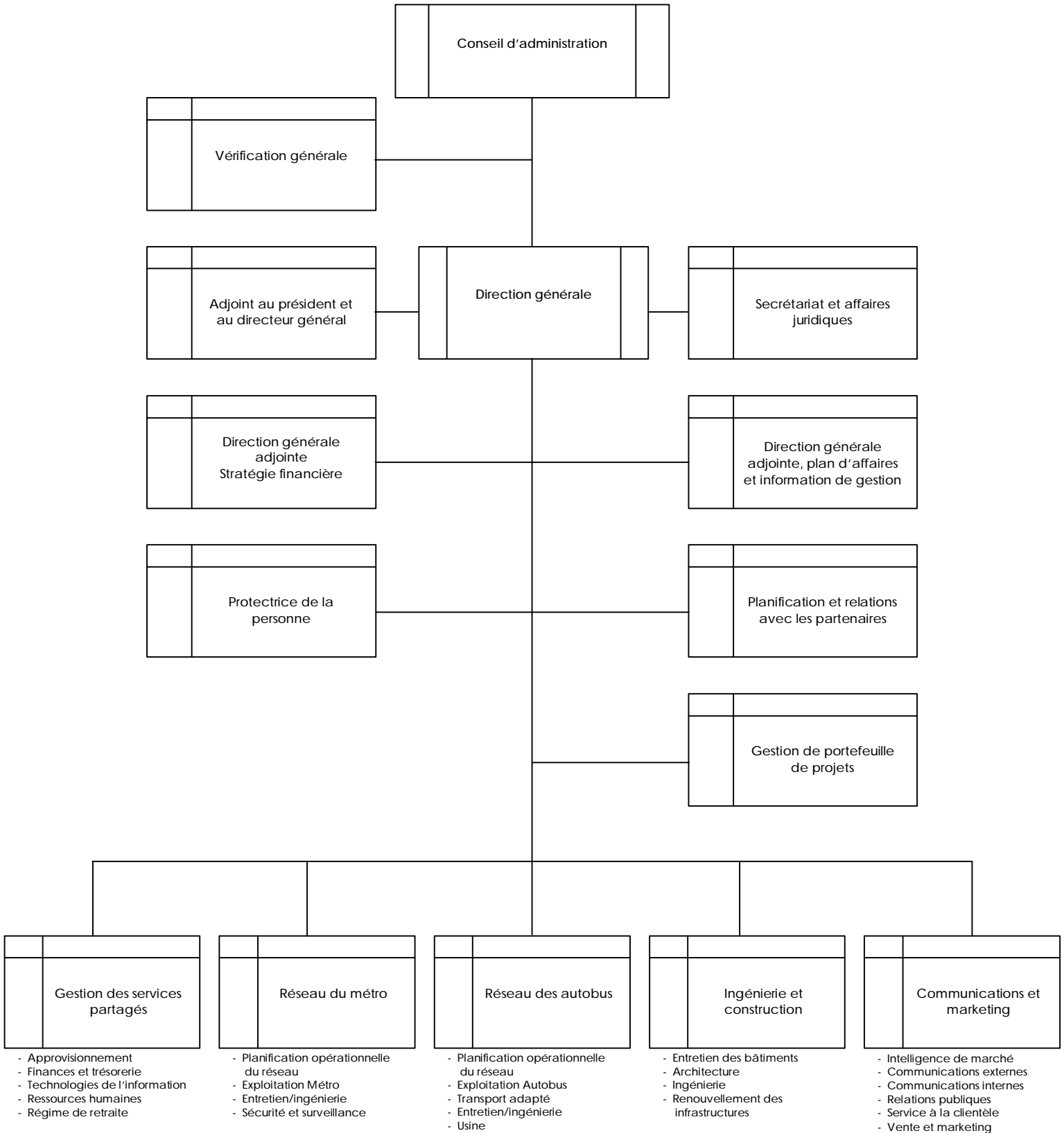
Les montants inscrits dans les tableaux sont arrondis au millier de dollars près ou à l'unité près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté.

Budget 2005

Dans le cadre du programme de soutien temporaire au transport en commun, le gouvernement du Québec de même que la Ville de Montréal ont versé des contributions additionnelles totalisant 19 millions de dollars pour l'année 2005. Le gouvernement a, pour sa part, décrété une aide totalisant 13,2 millions de dollars, incluant les 2,4 millions de dollars versés en 2004 à la Société par le biais de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), contribuant ainsi un montant net de 10,8 millions de dollars en 2005. Quant à la contribution additionnelle de la Ville de Montréal pour l'année 2005, elle s'élève à 8,2 millions de dollars.

Au printemps 2005, un nouvel organigramme a été approuvé par le conseil d'administration. Cet organigramme vise à faciliter le développement de la synergie et du leadership requis à l'atteinte des objectifs énoncés dans le Plan d'affaires 2004 – 2008. Il reflète, entre autres, la création de trois nouvelles directions exécutives, soit : Communications et marketing, Ingénierie et construction de même que Stratégie financière. Les services Finances et trésorerie, Approvisionnement, Technologies de l'information, Ressources humaines et Régime de retraite sont maintenant regroupés sous la Direction exécutive – Gestion des services partagés. Cette nouvelle structure organisationnelle entraîne donc des variations au niveau des dépenses des unités administratives sans pour autant affecter l'enveloppe budgétaire globale de 831,1 millions de dollars en 2005.

L'ORGANIGRAMME



BUDGET 2006

BUDGET 2006 ET GRILLE TARIFAIRE

- Revenus
- Dépenses
- Présentation des activités financières conformément aux états financiers
- Grille tarifaire

Budget 2006

REVENUS

(en milliers de dollars)

Revenus-voyageurs		
Autobus et métro	394 314	
Transport adapté	<u>1 882</u>	
Total des revenus-voyageurs		396 196
Autres revenus d'exploitation		<u>19 722</u>
Total des revenus d'exploitation		415 918
Déficit reporté		(6 311)
Subvention du gouvernement au transport adapté		27 889
Subventions du gouvernement liées aux investissements		56 974
Contribution - révision du cadre financier		32 000
Contribution municipale		278 000
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4		1 803
Contributions régionales		<u>58 166</u>
Total des revenus		<u>864 440</u>

DÉPENSES

(en milliers de dollars)

Autobus et métro		
Dépenses liées à l'exploitation	689 306	
Dépenses liées aux investissements	<u>124 500</u>	
Total autobus et métro		813 805
Transport adapté		
Dépenses liées à l'exploitation		39 412
Service de la dette - trains de banlieue		5 722
Dépenses imprévues		<u>5 500</u>
<u>Total des dépenses</u>		<u>864 440</u>

Sommaire

Dépenses liées à l'exploitation		728 718
Dépenses liées aux investissements - autobus et métro		124 500
Service de la dette - trains de banlieue		5 722
Dépenses imprévues		<u>5 500</u>
<u>Total des dépenses</u>		<u>864 440</u>

Budget 2006

PRÉSENTATION DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES CONFORMÉMENT AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars)

Revenus	
Voyageurs	396 196
Contribution municipale	278 000
Contribution - révision du cadre financier	32 000
Subventions du gouvernement du Québec	84 863
Contributions régionales	58 166
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 803
Autres revenus	19 722
	<u>870 750</u>
Revenus relatifs aux activités d'investissement provenant de tiers	38 229
Revenus de placements du fonds d'amortissement	5 385
	<u>914 364</u>
Dépenses	
Service autobus et métro	694 345
Service de transport adapté	38 287
Intérêts et frais de financement	44 561
Dépenses imprévues	5 500
Maintien des actifs	13 588
	<u>796 281</u>
Autres activités financières	
Remboursement de la dette à long terme	90 361
Transfert à l'état des activités d'investissement	40 016
	<u>130 377</u>
	<u>926 658</u>
Excédent des activités financières avant affectations	<u>.....(12 294)</u>
Affectations	
Déficit accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours	<u>.....(6 311)</u>
Fonds réservés	
Contribution aux fonds d'amortissement et de roulement	(49 246)
Utilisation du fonds d'amortissement	67 851
	<u>18 605</u>
Excédent (déficit)	<u>.....-</u>

GRILLE TARIFAIRE

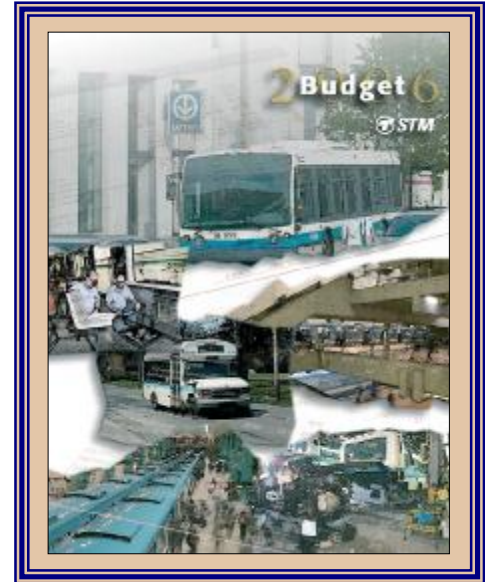
	2006	2005
<u>Tarif local ordinaire</u>		
CAM	63,00 \$	61,00 \$
CAM hebdo	18,50 \$	18,00 \$
Billets	6 / 11,50 \$	6 / 11,25 \$
Espèces	2,50 \$	2,50 \$
 <u>Tarif local réduit</u>		
CAM	33,75 \$	32,50 \$
CAM hebdo	10,25 \$	9,75 \$
Billets	6 / 6,00 \$	6 / 5,75 \$
Espèces	1,50 \$	1,25 \$
 <u>Carte touristique</u>		
	9 \$ / 1 jour 17 \$ / 3 jours	8 \$ / 1 jour 16 \$ / 3 jours

BUDGET 2006

FAITS SAILLANTS 2006

Des dépenses incontournables

Le budget 2006 de la Société est de 864,4 millions de dollars, en hausse de 4 % par rapport à celui de 2005. Trois grands facteurs expliquent la variation de 33,3 millions de dollars. Premièrement, l'augmentation de 16,8 millions de dollars 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 millions de dollars. Enfin, la croissance des déplacements au transport adapté, combinée aux frais plus élevés du taximètre, occasionnent des dépenses additionnelles de 5,4 millions de dollars.



Toujours en attente d'un nouveau cadre financier

En attente de décision sur un nouveau cadre financier pour le transport en commun, la STM présente son budget depuis quatre ans en anticipant une contribution spéciale du gouvernement du Québec. En 2004, le manque à gagner de 20,4 millions de dollars s'est soldé par un déficit de 6,3 millions de dollars, et ce, grâce à des compressions de dépenses et à une aide du gouvernement fédéral de 4,3 millions de dollars provenant du remboursement intégral de la taxe sur les produits et services (TPS). Pour l'exercice 2005, dans le cadre du programme de soutien temporaire au transport en commun, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont versé des contributions additionnelles totalisant 19 millions de dollars. Ces contributions, jumelées aux efforts internes de réduction des dépenses, permettront d'atteindre l'équilibre budgétaire. En 2006, le conseil d'agglomération de Montréal confirme son engagement au développement du transport en commun en injectant 10 millions de dollars additionnels par rapport au budget 2005, portant ainsi sa contribution à 278 millions de dollars. Étant donné qu'elle ne connaît pas encore les mesures que prendra le gouvernement du Québec pour pallier le report de décision sur le cadre financier, la STM anticipe une contribution spéciale de l'ordre de 32 millions de dollars.

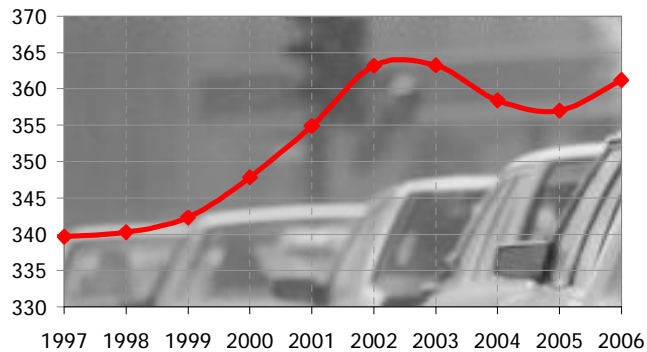


Hausse des revenus-voyageurs de 2,9 %

En l'absence d'engagement ferme de la part du gouvernement du Québec et pour faire face à l'augmentation des dépenses liée notamment à la flambée du coût du pétrole, la STM se voit dans l'obligation d'augmenter les tarifs entraînant ainsi une hausse moyenne des revenus de 2,9 %, avoisinant l'indice des prix de transport (IPT) prévu en 2006.

Ainsi, la CAM à tarif ordinaire passera de 61 \$ à 63 \$ et la CAM à tarif réduit de 32,50 \$ à 33,75 \$. Le paiement en espèces à tarif ordinaire demeurera inchangé tandis que celui à tarif réduit augmentera à 1,50 \$ pour 2006. La CAM hebdo à tarif ordinaire augmentera de 50 ¢, soit 18,50 \$ et la CAM hebdo à tarif réduit coûtera 10,25 \$, soit une augmentation de 50 ¢ par rapport à 2005. La lisière de six billets à tarif ordinaire augmentera de 25 ¢ pour atteindre 11,50 \$ tandis que celle à tarif réduit sera haussée de 25 ¢, soit 6,00 \$.

Évolution de l'achalandage



L'achalandage prévu en 2005 accuse une baisse de moins de 1 %. Toutefois, la STM demeure confiante de freiner cette baisse et même d'accroître le nombre de déplacements de 1 % en raison du virage amorcé avec le Plan d'affaires 2004 – 2008, sous le volet « Amélioration du service à la clientèle » et de la hausse du coût du pétrole dont l'impact commence à avoir un effet positif sur la fréquentation du transport en commun.

Enfin, de nouvelles boîtes de perception électronique seront déployées dans nos autobus en 2006. Celles-ci permettront d'assurer la pleine perception des revenus et ainsi de récupérer un montant de 3,8 millions de dollars.

Plan d'affaires 2004 – 2008

Le budget 2006 s'inscrit dans la continuité du plan d'affaires et reflète les principaux objectifs de la direction de l'entreprise, soit l'amélioration de la qualité du service à la clientèle, la réduction des coûts de fonctionnement et le maintien de la fiabilité du métro.



L'amélioration de la qualité du service à la clientèle

Des investissements de 5,6 millions de dollars seront réalisés au cours de 2006 en matière d'amélioration du service livré à la clientèle.

Ainsi, au Réseau des autobus, 12 000 heures de service seront ajoutées pour desservir la clientèle de Pointe-aux-Trembles et du secteur Bois-Franc/Saint-Laurent. De plus, 9 000 heures seront ajoutées afin d'ajuster la fréquence de passage des autobus sur des lignes achalandées et de prolonger les heures de service sur certaines autres.

Les mesures préférentielles qui seront implantées sur certains axes stratégiques du Réseau des autobus faciliteront les déplacements et se traduiront par des gains de temps pour les clients. De plus, l'augmentation de la vitesse commerciale aura un impact favorable sur les coûts d'exploitation et d'entretien des autobus.

Au Réseau du métro, la ligne 5 a connu un accroissement de la clientèle de plus de 7 % depuis 2001. Afin de satisfaire à cette croissance, la STM exploitera, en 2006, cette ligne avec six voitures en tout temps, sauf en période estivale. Présentement, ce niveau de service n'est offert que durant les périodes de pointe.

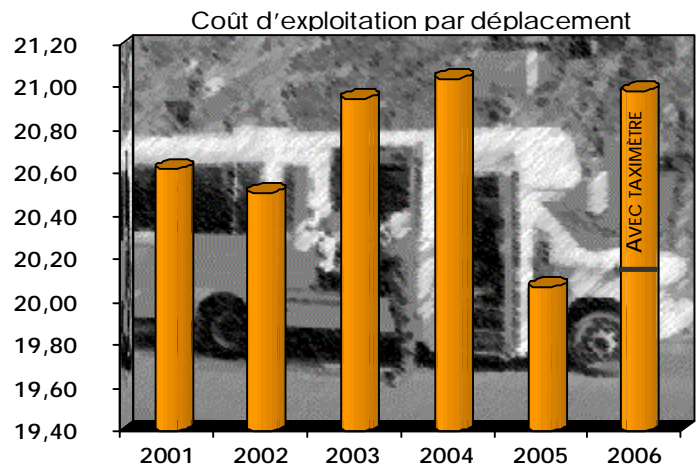
Par le biais du programme Réno-Systèmes, la Société complètera en 2006, l'installation de 1 200 caméras afin d'améliorer la sécurité dans le métro.



La STM prévoit assurer 1,8 million de déplacements en transport adapté en 2006. Il s'agit d'une hausse de 15,8 % par rapport au budget 2005. Il est important de souligner que cette croissance exceptionnelle, en comparaison à la moyenne de 3,6 % pour les années de 1999 à 2003, est réalisable, en partie, grâce à l'implantation du progiciel ACCES V. Ce système de traitement et de planification des demandes de déplacements a permis une meilleure efficacité pour répondre à la clientèle. Depuis deux ans, le nombre d'appels ayant obtenu une réponse a augmenté de 43 %, le ratio « tentative/appel répondu » a diminué de 60 % et le temps de traitement des demandes de 9 %. Pour la même période, les plaintes de la clientèle ont baissé de 26 %. Rappelons que ACCES V a également généré des économies de 1,5 million de dollars depuis son implantation.

Par ailleurs, l'impact de la hausse de 12,1 % du taximètre est évalué à 1,8 million de dollars pour 2006 et équivaut à une augmentation de 1 \$ du coût d'exploitation par déplacement. Bien que cette augmentation soit décrétée par le gouvernement du Québec, l'ajustement budgétaire prévu aux modalités du programme d'aide du ministère des Transports du Québec pour le transport adapté ne considère qu'une augmentation équivalente à l'IPT, évaluée à près de 3 % pour 2006. L'impact financier de cette hausse est donc assumé, en grande partie, par la STM.

Enfin, de nombreux efforts seront consentis dans la connaissance des marchés pour mettre en place des programmes de fidélisation et d'acquisition de clientèles.



La réduction des coûts de fonctionnement



En 2006, les efforts d'optimisation de nos processus d'affaires généreront des économies additionnelles de 6,5 millions de dollars. Plusieurs actions permettront de réduire le coût d'entretien des véhicules au Réseau des autobus et, ainsi, générer des économies de 2,8 millions de dollars.

La mise au rancart progressive des autobus de modèle Classic, l'amélioration des processus d'affaires et de la fiabilité des véhicules concourent à l'atteinte de ces objectifs. Enfin, la poursuite du Programme de conduite écologique et l'implantation du Réseau prioritaire montréalais généreront des économies de 1,6 million de dollars.

Afin d'optimiser les façons de faire, la STM travaille à l'implantation de la gestion par activité dans des secteurs névralgiques de l'entreprise. De plus, la révision des processus liée aux finances, à l'approvisionnement et au système d'aide à l'exploitation et à l'information à la clientèle va permettre de dégager 2,1 millions de dollars en 2006.



Maintien de la fiabilité du métro

Les voitures de métro MR-63 dépasseront 40 ans de service en 2006 et figureront parmi les plus âgées en exploitation au monde. Pour maintenir leur fiabilité, nous devons consentir plus d'efforts à leur entretien, ce qui requiert des sommes additionnelles de 1,8 million de dollars.

Entre-temps, la STM travaille avec le gouvernement du Québec sur le programme de remplacement de ces voitures. Des études menées, en 2004 et 2005, indiquent que la mise en service du nouveau matériel roulant ne débutera que six ans après l'autorisation du financement et qu'il faudra compter deux ans avant que l'ensemble des voitures soit remplacé. Les voitures de métro MR-63 pourraient donc atteindre près de 50 ans de service lors de leur mise au rancart, dans l'éventualité où le gouvernement du Québec donnait son aval au 1^{er} janvier 2006. Or, partout dans le monde, les voitures de métro sont remplacées vers leur 35^e année de service. Nous sommes conscients que la prolongation de la durée de vie des voitures MR-63 a un impact sur les coûts d'entretien et qu'elle risque de fragiliser la fiabilité du service. En ce sens, plus les décisions tardent, plus les risques des perturbations de service liés à la disponibilité du matériel roulant grandissent.

La STM poursuit la cure de rajeunissement amorcée dans le métro en 1997. Au programme : réfection de 47 stations de métro (Réno-Stations, phase II) et remplacement des équipements fixes du réseau initial. Le réaménagement des voitures MR-73, devenu nécessaire afin de prolonger leur durée de vie utile d'une dizaine d'années et de faire face à l'augmentation de la demande de voitures requises par l'ouverture des trois stations de métro à Laval en 2007, mobilisera aussi nos employés. Les premières voitures rénovées ont été mises en service dernièrement et ont reçu un accueil très positif de la clientèle.

Financement du transport collectif, un incontournable

Le 28 novembre dernier, 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 d'accise sur l'essence. Pour la région de Montréal, une somme de 432,3 millions de dollars sera attribuée aux sociétés de transport pour couvrir une partie de leurs dépenses d'investissement pour les cinq prochaines années. Bien que les modalités n'aient pas encore été clairement déterminées, la STM pourrait recevoir plus de 300 millions de dollars. Une nouvelle bien accueillie dans le contexte où elle évalue à 3,5 milliards de dollars les investissements qui devraient être consacrés dans son réseau au cours des dix prochaines années.

Enfin, 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). Ces firmes ont toutefois rappelé que si rien n'était fait pour assurer des sources plus stables pour financer l'exploitation, la qualité du service et des tarifs abordables, le profil de crédit de la STM risquait fort de se dégrader. Voilà un argument de plus en faveur d'un nouveau cadre financier pour assurer le développement du transport en commun à Montréal.

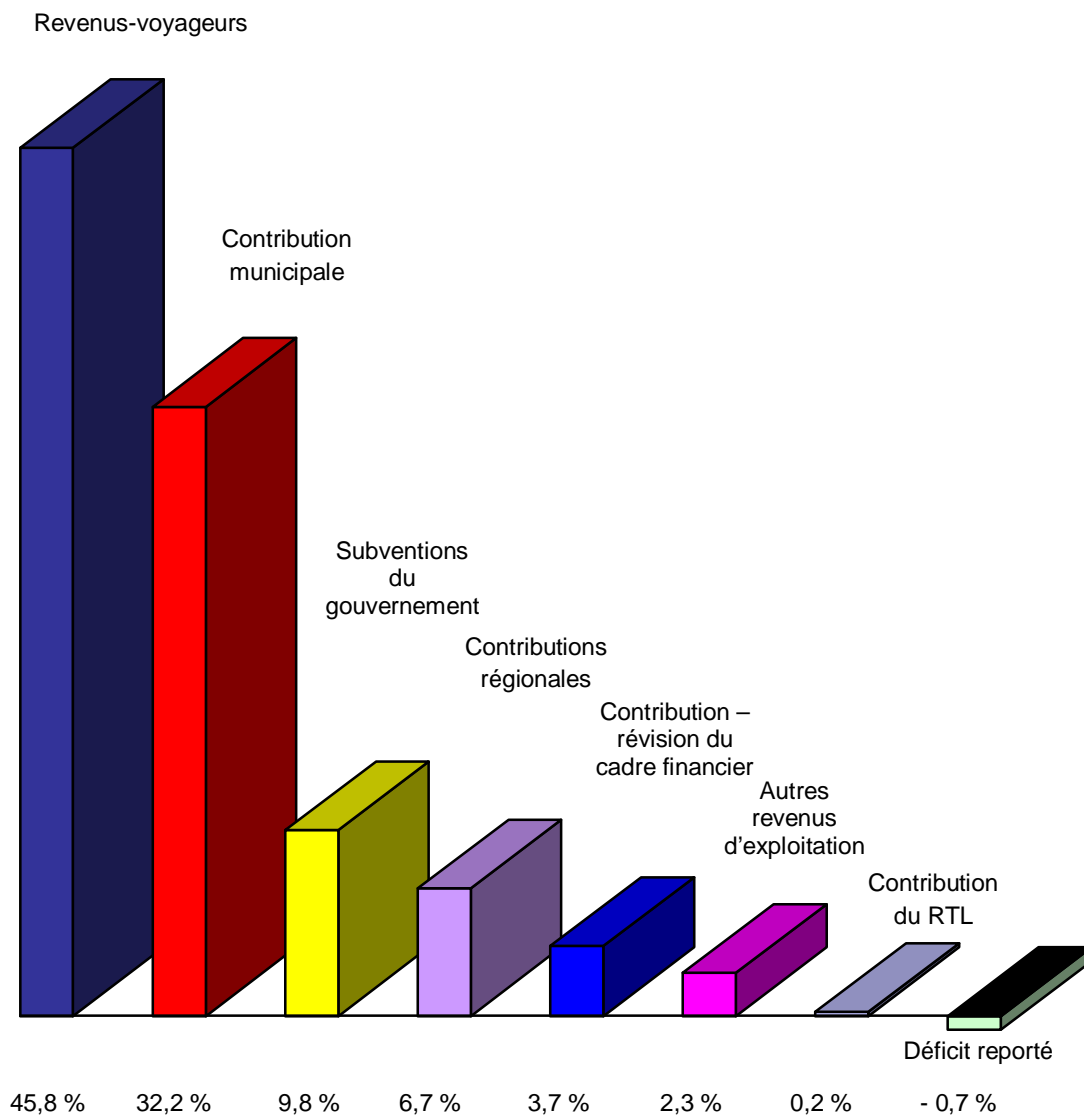


BUDGET 2006

ANALYSE DES REVENUS

- Répartition des revenus 2006
- Revenus 2005 – 2006
- Analyse des revenus 2005 – 2006

RÉPARTITION DES REVENUS 2006



REVENUS 2005 – 2006

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2006	Proportion des revenus	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005 Écart	Écart %
Revenus-voyageurs						
Autobus et métro						
Titres STM	365 056	42,2 %	355 356	348 356	9 700	2,7
Recettes métropolitaines	29 258	3,4 %	27 972	27 909	1 286	4,6
	<u>394 314</u>	<u>45,6 %</u>	<u>383 328</u>	<u>376 265</u>	<u>10 986</u>	<u>2,9</u>
Transport adapté	1 882	0,2 %	1 593	1 691	289	18,1
	<u>396 196</u>	<u>45,8 %</u>	<u>384 921</u>	<u>377 956</u>	<u>11 275</u>	<u>2,9</u>
Autres revenus d'exploitation	19 722	2,3 %	17 589	19 710	2 133	12,1
Déficit reporté	(6 311)	(0,7)%			(6 311)	
Subvention du gouvernement au transport adapté	27 889	3,2 %	24 708	24 826	3 181	12,9
Subventions du gouvernement liées aux investissements						
Service de la dette - autobus et métro	56 974	6,6 %	56 114	52 988	860	1,5
Contribution - révision du cadre financier	32 000	3,7 %	19 200		12 800	66,7
Contribution de soutien temporaire du gouvernement				10 819		
Contribution municipale	278 000	32,2 %	268 000	276 200	10 000	3,7
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 803	0,2 %	1 803	1 803		
Contributions régionales						
Aide métropolitaine - métro	43 300	5,0 %	43 700	43 160	(400)	(0,9)
Aide métropolitaine - autobus	6 438	0,7 %	5 766	5 708	672	11,7
Aide métropolitaine - intégration tarifaire	1 261	0,1 %	395	504	866	100,0
Équipements métropolitains	1 445	0,2 %	1 437	1 465	8	0,6
Financement de la dette - trains de banlieue	5 722	0,7 %	7 468	7 468	(1 746)	(23,4)
	<u>58 166</u>	<u>6,7 %</u>	<u>58 766</u>	<u>58 305</u>	<u>(599)</u>	<u>(1,0)</u>
Total	864 440	100,0 %	831 100	822 606	33 340	4,0

ANALYSE DES REVENUS 2005 – 2006

Le budget 2006 des revenus est en hausse de 33,3 millions de dollars, soit 4 % par rapport au budget 2005. Voici les principales variations par catégorie de revenus.

Revenus-voyageurs en hausse de 2,9 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
Ø Diminution des revenus provenant des titres STM pour 2005	- 7,0
Ø Hausse de 1 % de l'achalandage prévue en 2006	3,5
Ø Impact net de la hausse des tarifs	9,4
Ø Impact du déploiement de boîtes de perception électroniques	3,8
Ø Hausse des revenus du transport adapté	0,3
Ø Hausse des recettes métropolitaines	1,3
	<u>11,3</u>

Autres revenus d'exploitation en hausse de 12,1 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
Ø Hausse des revenus publicitaires	1,0
Ø Hausse de la quote-part de la filiale Transgesco*	0,7
Ø Autres	0,4
	<u>2,1</u>

* Transgesco est une filiale, détenue à 100 % par la STM, créée en 2004 afin d'optimiser le potentiel commercial de la Société.

Déficit reporté

Le budget 2006 prévoit un déficit reporté de 6,3 millions de dollars. Ce déficit provient notamment de la comptabilisation du déficit de l'exercice 2004 dans l'état des activités financières de l'exercice 2005.

Subvention du gouvernement au transport adapté en hausse de 12,9 %

Une hausse de 3,2 millions de dollars est prévue par rapport au budget 2005. La subvention accordée par le gouvernement du Québec est établie selon les critères définis par le Programme d'aide au transport adapté, révisé en 2005, pour la période de 2005 à 2007. Celle-ci est indexée annuellement selon l'indice pondéré des prix à la consommation et du transport, et ajustée selon la croissance prévue des déplacements. En 2006, le montant de la subvention couvre 71 % des dépenses encourues pour le transport adapté.

Subventions du gouvernement liées aux investissements en hausse de 1,5 %

Le budget 2006 prévoit des subventions de 57 millions de dollars, soit une hausse de 0,9 million de dollars par rapport au budget 2005. Les principaux projets qui seront subventionnés en 2006 sont : le remplacement et la remise à neuf des équipements fixes au Réseau du métro (Réno-Systèmes), le remplacement des autobus, la rénovation et le réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73, la rénovation des stations (Réno-Stations, phase II) et le programme d'implantation de mesures préférentielles pour autobus sur l'île de Montréal.

Contribution – révision du cadre financier

Le financement des sociétés de transport en commun demeure une problématique depuis plusieurs années. À titre de contribution fournie par le gouvernement, la STM anticipe, à nouveau cette année, une aide additionnelle de 32 millions de dollars.

Contribution municipale

La contribution municipale sera de 278 millions de dollars pour 2006, soit une hausse de 10 millions de dollars par rapport au budget 2005.

Contribution du Réseau de transport de Longueuil – ligne 4

Depuis 2000, la contribution annuelle versée par le Réseau de transport de Longueuil est de 1,8 million de dollars. Pour l'année 2006, la STM est toujours en attente d'une confirmation du montant.

Contributions régionales en baisse de 1 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
Ø Diminution du plafond de l'aide métropolitaine – métro	- 0,4
Ø Réouverture de la voie réservée Pie-IX en 2006	0,5
Ø Introduction d'une aide métropolitaine – autobus en rabattement aux trains	0,2
Ø Augmentation de l'aide pour l'intégration tarifaire	0,8
Ø Diminution du service de la dette des trains de banlieue, financé à 100 % par l'AMT	<u>- 1,7</u>
	<u>- 0,6</u>

L'AMT verse une aide métropolitaine qui représente, depuis 1996, une compensation de 20 ¢ par passager pour les coûts d'exploitation du métro et de 50 ¢ par passager pour le service d'autobus sur le réseau métropolitain.

En 2005, l'AMT a introduit une aide métropolitaine permettant de recouvrer une partie du rabais tarifaire accordé aux acheteurs de titres mensuels TRAM. En effet, le système tarifaire métropolitain offre à ceux-ci un rabais d'environ 25 % en zone 3 et de près de 15 % pour les zones de 4 à 8, et ce, par rapport à l'achat de deux titres de transport locaux. Le coût de l'intégration tarifaire pour la STM est estimé à 2,5 millions de dollars. L'AMT compte verser 50 % de cette somme à la STM pour 2006, soit 1,3 million de dollars.

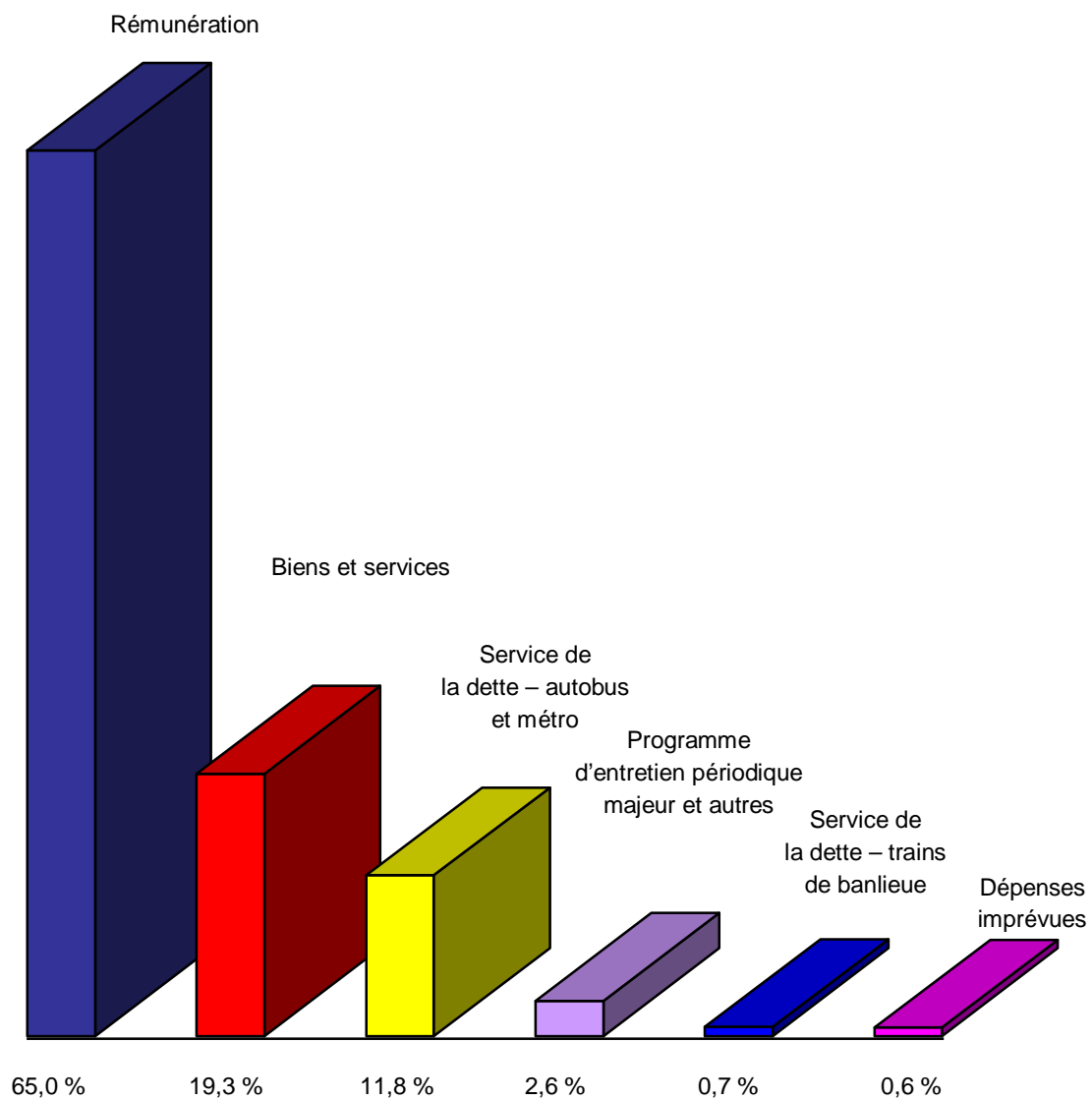
Une nouvelle aide métropolitaine – autobus en rabattement aux trains est introduite par l'AMT en 2006. Cette aide est plafonnée à 50 % de 50 ¢ pour chaque passager effectuant une correspondance entre le train de banlieue et l'autobus. À ce titre, la STM prévoit un montant de 0,2 million de dollars pour l'année 2006.

BUDGET 2006

ANALYSE DES DÉPENSES

- Répartition des dépenses 2006
- Dépenses par type 2005 – 2006
- Heures régulières et supplémentaires 2005 – 2006
- Analyse des dépenses 2005 – 2006

RÉPARTITION DES DÉPENSES 2006



DÉPENSES PAR TYPE 2005 – 2006

(en milliers de dollars)	Budget 2006	Proportion des dépenses	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	375 620	43,5 %	365 739	356 101	9 881	2,7
Heures supplémentaires	25 723	3,0 %	26 250	33 214	(527)	(2,0)
Primes diverses et autres paiements	41 190	4,8 %	39 079	39 063	2 111	5,4
Avantages sociaux conventionnés	63 018	7,3 %	60 547	61 767	2 472	4,1
Amortissement des passifs salariaux	3 750	0,4 %	3 800	4 150	(50)	(1,3)
	<u>509 302</u>	<u>58,9 %</u>	<u>495 414</u>	<u>494 295</u>	<u>13 888</u>	<u>2,8</u>
Cotisations aux régimes publics	42 333	4,9 %	40 007	40 750	2 326	5,8
Coût de la CSST	10 491	1,2 %	10 715	9 996	(223)	(2,1)
	<u>52 824</u>	<u>6,1 %</u>	<u>50 722</u>	<u>50 746</u>	<u>2 103</u>	<u>4,1</u>
	<u>562 127</u>	<u>65,0 %</u>	<u>546 136</u>	<u>545 041</u>	<u>15 991</u>	<u>2,9</u>
Biens et services						
Dépenses majeures	5 862	0,7 %	6 829	6 838	(967)	(14,2)
Énergie, taxes et permis	72 110	8,3 %	61 223	65 371	10 887	17,8
Services professionnels	3 662	0,4 %	2 788	3 699	875	31,4
Services techniques et autres services	29 606	3,4 %	23 679	26 537	5 927	25,0
Matériel et fournitures	32 877	3,8 %	32 400	32 024	477	1,5
Location	7 778	0,9 %	8 155	8 141	(377)	(4,6)
Financement des opérations	1 100	0,1 %	1 300	1 300	(200)	(15,4)
Dépenses diverses	13 596	1,6 %	13 314	10 473	282	2,1
	<u>166 591</u>	<u>19,3 %</u>	<u>149 688</u>	<u>154 383</u>	<u>16 903</u>	<u>11,3</u>
	<u>728 718</u>	<u>84,3 %</u>	<u>695 824</u>	<u>699 424</u>	<u>32 894</u>	<u>4,7</u>
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,6 %	14 000	12 052		
Projets spéciaux	6 390	0,7 %	6 390	6 067		
Service de la dette - autobus et métro	102 127	11,8 %	100 991	95 846	1 136	1,1
Virement au fonds de roulement	1 983	0,2 %	1 223	1 749	760	62,1
	<u>124 500</u>	<u>14,4 %</u>	<u>122 604</u>	<u>115 714</u>	<u>1 896</u>	<u>1,5</u>
Service de la dette - trains de banlieue	<u>5 722</u>	<u>0,7 %</u>	<u>7 468</u>	<u>7 468</u>	<u>(1 746)</u>	<u>(23,4)</u>
Dépenses imprévues	<u>5 500</u>	<u>0,6 %</u>	<u>5 204</u>		<u>296</u>	<u>5,7</u>
Total	864 440	100,0 %	831 100	822 606	33 340	4,0

Budget 2006

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2005 – 2006

(en milliers d'heures)	Budget	Budget	Prévision	Budget 2006 vs budget 2005	
	2006	2005	2005	Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	352	331	347	21	6,2
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	166	168	161	(2)	(1,2)
Professionnels syndiqués	337	336	312	1	0,3
Employés de bureau syndiqués	1 086	1 079	1 051	7	0,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	635	636	635		
Commis divisionnaires et autres	388	400	392	(12)	(3,0)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	271	272	264	(1)	(0,4)
Agents de surveillance	328	332	329	(4)	(1,1)
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 917	6 950	6 895	(33)	(0,5)
Employés d'entretien	3 979	4 022	3 892	(43)	(1,1)
	<u>14 459</u>	<u>14 526</u>	<u>14 278</u>	<u>(67)</u>	<u>(0,5)</u>
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3	3	3		
Commis divisionnaires et autres	2	2	1		
Agents de surveillance	11	11	9		
Chauffeurs, opérateurs et autres	178	180	182	(1)	(0,7)
Employés d'entretien	61	57	74	4	6,2
	<u>254</u>	<u>252</u>	<u>269</u>	<u>2</u>	<u>0,8</u>
Heures supplémentaires					
Professionnels syndiqués	1	1	4		
Employés de bureau syndiqués	18	17	25	1	5,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	44	46	58	(2)	(3,6)
Commis divisionnaires et autres	37	38	54	(1)	(2,7)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	12	12	26		
Agents de surveillance	7	7	6		
Chauffeurs, opérateurs et autres	425	436	459	(11)	(2,4)
Employés d'entretien	151	168	283	(18)	(10,5)
	<u>695</u>	<u>725</u>	<u>915</u>	<u>(30)</u>	<u>(4,2)</u>
	<u>15 409</u>	<u>15 503</u>	<u>15 462</u>	<u>(95)</u>	<u>(0,6)</u>
Heures liées aux investissements	<u>131</u>	<u>137</u>	<u>135</u>	<u>(7)</u>	<u>(4,8)</u>
Total	<u>15 539</u>	<u>15 641</u>	<u>15 597</u>	<u>(102)</u>	<u>(0,6)</u>

ANALYSE DES DÉPENSES 2005 – 2006

Le budget 2006 des dépenses est en hausse de 33,3 millions de dollars, soit une augmentation de 4 % par rapport au budget 2005. Cette augmentation des dépenses est occasionnée principalement par trois facteurs reliés aux dépenses d'exploitation, soit l'indexation de la rémunération, la flambée des coûts de l'énergie et la croissance des déplacements au transport adapté. Il est important de noter que les efforts de la Société dans l'amélioration de ses processus d'affaires ont grandement contribué à freiner la hausse des dépenses.

Dépenses liées à l'exploitation

L'augmentation des dépenses liée à l'exploitation représente 32,9 millions de dollars, expliquée en parts égales par une hausse de la rémunération et des biens et services.

Rémunération en hausse de 2,9 %

L'indexation de 2,5 % des salaires explique essentiellement cette hausse. Les économies générées grâce à la démarche d'amélioration de la performance de la Société permettent, quant à elles, le financement des investissements requis pour poursuivre la réalisation du plan d'affaires de la Société.

	<i>(en millions de dollars)</i>	
Ø Indexation de 2,5 % des salaires et autres ajustements		14,9
Ø Impact de la législation sur le nouveau programme de congé parental et sur l'équité salariale		1,9
Ø Amélioration du service au Réseau des autobus		
Ä transport sur le réseau régulier	1,2	
Ä transport adapté	<u>0,6</u>	1,8
Ø Ajout de ressources à l'entretien et autres		0,7
Ø Économies relatives à l'optimisation des processus d'affaires		
Ä optimisation des activités d'entretien au Réseau des autobus	- 1,4	
Ä amélioration des processus financiers	- 0,7	
Ä amélioration du processus administratif reliée à la livraison du service	- 0,7	
Ä optimisation de la durée des affectations des chauffeurs	- 0,5	
Ä implantation de mesures préférentielles	- 0,4	
Ä gestion de l'absentéisme des changeurs	<u>- 0,2</u>	- 3,9
Ø Investissements requis pour poursuivre la réalisation du plan d'affaires		
Ä révision de la chaîne d'approvisionnement	0,4	
Ä implantation de boîtes de perception électroniques	1,2	
Ä mise en place de programmes de fidélisation et d'acquisition de clientèles	0,5	
Ä amélioration de la planification opérationnelle du métro	0,3	
Ä ajustement des budgets relatifs à la réalisation de divers projets	<u>- 1,8</u>	<u>0,6</u>
		<u><u>16,0</u></u>

Budget 2006

Biens et services en hausse de 11,3 %

L'augmentation, d'un montant de 16,9 millions de dollars, s'explique principalement par la hausse des coûts de l'énergie, soit le diesel et le gaz naturel, de même que par la hausse du coût des contrats de taxi occasionnée par la croissance des déplacements et l'augmentation du taximètre.

(en millions de dollars)

Ø Énergie :	10,6
Ä hausse de la dépense d'énergie occasionnée par une augmentation du prix du diesel (9,7 M\$; 31,5 %) et du gaz naturel (1,8 M\$; 34 %) et réduite par une économie résultant de la réalisation du Programme de conduite écologique (- 0,9 M\$)	
Ø Ajustement des biens et services résultant des activités opérationnelles :	6,2
Ä réduction du nombre de minibus à acquérir en 2006 pour le transport adapté (- 1,3 M\$)	
Ä ajustement de la consommation de pneus des voitures de métro (0,8 M\$)	
Ä hausse du coût des contrats de taxi occasionnée par l'augmentation du taximètre de 12,1 % et la croissance des déplacements au transport adapté de 15,8 % (5,5 M\$)	
Ä hausse des coûts d'entretien liée au vieillissement des voitures de métro (0,9 M\$)	
Ä Autres (0,3 M\$)	
Ø Économie relative à l'optimisation des activités d'entretien au Réseau des autobus	- 1,4
Ø Investissements requis pour poursuivre la réalisation du plan d'affaires :	1,5
Ä mise en place de programmes de fidélisation et d'acquisition de clientèles (1,2 M\$)	
Ä hausse des coûts d'entretien occasionnée par l'amélioration du service au Réseau du métro (0,3 M\$)	
	<hr/>
	<u>16,9</u>

Dépenses liées aux investissements

La Société investit de façon continue dans son patrimoine, évalué à 8,9 milliards de dollars. Pour l'année 2006, elle prévoit investir un montant de 332,7 millions de dollars en privilégiant les projets en fonction des objectifs établis dans le Plan d'affaires 2004 - 2008.

Les projets financés par emprunt sont présentés dans le document « Programme triennal d'immobilisations 2006 - 2007 - 2008 » de la STM.

Programme d'entretien périodique majeur

Le Programme d'entretien périodique majeur (PEPM) a été mis en place en 1992 afin d'entretenir les éléments d'actif (voitures de métro, autobus, équipements fixes du métro, stations, centres de transport, etc.) qui ont atteint, en majorité, la moitié de leur vie utile.

Le budget 2006 du PEPM est de 14 millions de dollars, soit au même niveau qu'au budget 2005. De cette somme, 42 % est consacrée à l'entretien des voitures de métro, pour l'année 2006.

L'enveloppe budgétaire est répartie entre les différentes catégories d'actif :

- Ø Entretien du matériel roulant au Réseau du métro (5,9 millions de dollars)
- Ø Entretien du matériel roulant au Réseau des autobus (1,7 million de dollars)
- Ø Patrimoine immobilier et infrastructures (2,9 millions de dollars)
- Ø Entretien de l'équipement et de l'outillage (1,8 million de dollars)
- Ø Normes environnementales et de santé et sécurité au travail (1,7 million de dollars)

Projets spéciaux

Le budget 2006 des projets spéciaux est de 6,4 millions de dollars. De cette somme, 5,2 millions de dollars sont affectés aux projets en lien direct avec le plan d'affaires. L'optimisation des processus d'affaires, la réalisation de projets informatiques permettant de supporter les nouveaux processus de même que la gestion du changement et la formation des employés requises lors de l'implantation de projets majeurs, justifient ces investissements.

Le budget des projets spéciaux sert également à assumer la dépense liée à la licence corporative du système intégré d'entreprise R/3 de SAP, au montant de 1,2 million de dollars.

Service de la dette – autobus et métro

Le budget du service de la dette sera de 102,1 millions de dollars, soit 1,1 million de dollars de plus qu'au budget 2005. Cette hausse représente une augmentation de 1,1 %. Le service de la dette est établi en fonction de la dette encourue précédemment et de l'estimation des besoins de financement fixée à 332,7 millions de dollars pour 2006. Ces besoins sont déterminés en tenant compte des prévisions d'investissement présentées dans le « Programme triennal d'immobilisations 2006 – 2007 – 2008 », de la capacité de réalisation de la Société et du temps requis pour obtenir les autorisations nécessaires au démarrage des projets.

Virement au fonds de roulement

Le fonds de roulement de la STM, au montant de 7 millions de dollars, a été créé en 1996 afin de faciliter l'acquisition d'immobilisations. Les sommes doivent être imputées à la dépense sur une période de cinq ans à compter de l'année suivant celle de l'acquisition. Pour le budget 2006, le virement au fonds de roulement sera de 2 millions de dollars.

Service de la dette – trains de banlieue

Le service de la dette des trains de banlieue est en diminution de 1,7 million de dollars par rapport au budget 2005 et se chiffrera à 5,7 millions de dollars au budget 2006. Cette dette, remboursée à 100 % par l'AMT, viendra à échéance en 2007.

Dépenses imprévues

Le budget 2006 prévoit un montant de 5,5 millions de dollars, soit une augmentation de 0,3 million de dollars par rapport au budget 2005. La Loi sur les sociétés de transport en commun, effective depuis le 1^{er} janvier 2002, permet de créer une réserve, d'au plus 1,5 % des dépenses, pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation. Malgré l'augmentation de 0,3 million de dollars en 2006, cette réserve ne représente que 0,7 % des dépenses nettes.

BUDGET 2006

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

- Sommaire des dépenses par mode de transport 2005 – 2006
- Autobus et métro
 - Dépenses 2005 – 2006
 - Heures régulières et supplémentaires 2005 – 2006
- Transport adapté
 - Dépenses 2005 – 2006
 - Heures régulières et supplémentaires 2005 – 2006

SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2005 – 2006

(en milliers de dollars)	Budget 2006	Proportion des dépenses	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
					Écart	Écart %
Autobus et métro						
Dépenses liées à l'exploitation	689 306	79,7 %	661 838	662 783	27 468	4,2
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,6 %	14 000	12 052		
Projets spéciaux	6 390	0,7 %	6 390	6 067		
Service de la dette	102 127	11,8 %	100 991	95 846	1 136	1,1
Virement au fonds de roulement	1 983	0,2 %	1 223	1 749	760	62,1
	<u>124 500</u>	<u>14,4 %</u>	<u>122 604</u>	<u>115 714</u>	<u>1 896</u>	<u>1,5</u>
	<u>813 805</u>	<u>94,1 %</u>	<u>784 442</u>	<u>778 497</u>	<u>29 364</u>	<u>3,7</u>
Transport adapté						
Dépenses liées à l'exploitation	39 412	4,6 %	33 986	36 641	5 426	16,0
Service de la dette - trains de banlieue	5 722	0,7 %	7 468	7 468	(1 746)	(23,4)
Dépenses imprévues	5 500	0,6 %	5 204		296	5,7
Total	864 440	100,0 %	831 100	822 606	33 340	4,0
Sommaire						
Dépenses liées à l'exploitation	728 718	84,3 %	695 824	699 424	32 894	4,7
Dépenses liées aux investissements - autobus et métro	124 500	14,4 %	122 604	115 714	1 896	1,5
Service de la dette - trains de banlieue	5 722	0,7 %	7 468	7 468	(1 746)	(23,4)
Dépenses imprévues	5 500	0,6 %	5 204		296	5,7
Total	864 440	100,0 %	831 100	822 606	33 340	4,0

Budget 2006

DÉPENSES 2005 – 2006 AUTOBUS ET MÉTRO

(en milliers de dollars)	Budget 2006	Proportion des dépenses	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	363 729	44,7 %	354 530	345 126	9 198	2,6
Heures supplémentaires	24 868	3,1 %	25 442	32 210	(574)	(2,3)
Primes diverses et autres paiements	39 575	4,9 %	37 600	37 624	1 974	5,3
Avantages sociaux conventionnés	60 987	7,5 %	58 728	59 968	2 259	3,8
Amortissement des passifs salariaux	3 750	0,5 %	3 800	4 150	(50)	(1,3)
	<u>492 908</u>	<u>60,6 %</u>	<u>480 100</u>	<u>479 079</u>	<u>12 807</u>	<u>2,7</u>
Cotisations aux régimes publics	40 968	5,0 %	38 757	39 516	2 212	5,7
Coût de la CSST	10 373	1,3 %	10 607	9 880	(234)	(2,2)
	<u>51 341</u>	<u>6,3 %</u>	<u>49 363</u>	<u>49 396</u>	<u>1 978</u>	<u>4,0</u>
	<u>544 249</u>	<u>66,9 %</u>	<u>529 464</u>	<u>528 475</u>	<u>14 785</u>	<u>2,8</u>
Biens et services						
Dépenses majeures	4 663	0,6 %	3 997	4 083	666	16,7
Énergie, taxes et permis	71 356	8,8 %	60 636	64 730	10 719	17,7
Services professionnels	3 567	0,4 %	2 713	3 562	855	31,5
Services techniques et autres services	12 155	1,5 %	11 849	11 887	306	2,6
Matériel et fournitures	32 121	3,9 %	31 667	31 234	453	1,4
Location	7 765	1,0 %	8 142	8 128	(377)	(4,6)
Financement des opérations	1 100	0,1 %	1 300	1 300	(200)	(15,4)
Dépenses diverses	12 331	1,5 %	12 071	9 384	260	2,2
	<u>145 057</u>	<u>17,8 %</u>	<u>132 374</u>	<u>134 308</u>	<u>12 683</u>	<u>9,6</u>
	<u>689 306</u>	<u>84,7 %</u>	<u>661 838</u>	<u>662 783</u>	<u>27 468</u>	<u>4,2</u>
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,7 %	14 000	12 052		
Projets spéciaux	6 390	0,8 %	6 390	6 067		
Service de la dette - autobus et métro	102 127	12,5 %	100 991	95 846	1 136	1,1
Virement au fonds de roulement	1 983	0,2 %	1 223	1 749	760	62,1
	<u>124 500</u>	<u>15,3 %</u>	<u>122 604</u>	<u>115 714</u>	<u>1 896</u>	<u>1,5</u>
Total	813 805	100,0 %	784 442	778 497	29 364	3,7

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2005 – 2006 AUTOBUS ET MÉTRO

(en milliers d'heures)	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	335	315	331	21	6,6
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	166	168	161	(2)	(1,2)
Professionnels syndiqués	337	336	312	1	0,3
Employés de bureau syndiqués	1 069	1 062	1 035	7	0,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	611	611	608		
Commis divisionnaires et autres	282	311	290	(28)	(9,0)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	267	268	260	(1)	(0,4)
Agents de surveillance	328	332	329	(4)	(1,1)
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 668	6 699	6 665	(31)	(0,5)
Employés d'entretien	3 933	3 976	3 849	(43)	(1,1)
	<u>13 996</u>	<u>14 077</u>	<u>13 839</u>	<u>(80)</u>	<u>(0,6)</u>
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3	3	3		
Commis divisionnaires et autres	1	1	1		
Agents de surveillance	11	11	9		
Chauffeurs, opérateurs et autres	174	175	177	(1)	(0,7)
Employés d'entretien	60	57	73	4	6,2
	<u>248</u>	<u>246</u>	<u>262</u>	<u>2</u>	<u>0,8</u>
Heures supplémentaires					
Professionnels syndiqués	1	1	4		
Employés de bureau syndiqués	18	17	24	1	5,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	42	44	57	(2)	(3,7)
Commis divisionnaires et autres	28	29	42	(1)	(3,5)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	12	12	26		
Agents de surveillance	7	7	6		
Chauffeurs, opérateurs et autres	416	427	450	(11)	(2,7)
Employés d'entretien	149	167	279	(18)	(10,6)
	<u>673</u>	<u>703</u>	<u>888</u>	<u>(31)</u>	<u>(4,4)</u>
	<u>14 917</u>	<u>15 026</u>	<u>14 990</u>	<u>(109)</u>	<u>(0,7)</u>
Heures liées aux investissements					
	131	137	135	(7)	(4,8)
Total	15 048	15 164	15 125	(116)	(0,8)

DÉPENSES 2005 – 2006 TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers de dollars)	Budget 2006	Proportion des dépenses	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	11 892	30,2 %	11 208	10 974	683	6,1
Heures supplémentaires	855	2,2 %	808	1 004	47	5,8
Primes diverses et autres paiements	1 616	4,1 %	1 479	1 439	137	9,3
Avantages sociaux conventionnés	2 032	5,2 %	1 819	1 800	213	11,7
	<u>16 395</u>	<u>41,6 %</u>	<u>15 314</u>	<u>15 216</u>	<u>1 080</u>	<u>7,1</u>
Cotisations aux régimes publics	1 365	3,5 %	1 250	1 233	114	9,1
Coût de la CSST	118	0,3 %	108	116	10	9,5
	<u>1 483</u>	<u>3,8 %</u>	<u>1 358</u>	<u>1 350</u>	<u>125</u>	<u>9,2</u>
	<u>17 878</u>	<u>45,4 %</u>	<u>16 673</u>	<u>16 566</u>	<u>1 205</u>	<u>7,2</u>
Biens et services						
Dépenses majeures	1 199	3,0 %	2 832	2 755	(1 633)	(57,7)
Énergie	754	1,9 %	586	641	168	28,6
Services professionnels	95	0,2 %	75	137	20	26,7
Services techniques et autres services	17 451	44,3 %	11 830	14 650	5 621	47,5
Matériel et fournitures	756	1,9 %	733	789	23	3,2
Location	14	0,0 %	14	13		
Dépenses diverses	65	0,2 %	64	56	1	1,6
	<u>20 334</u>	<u>51,6 %</u>	<u>16 135</u>	<u>19 042</u>	<u>4 200</u>	<u>26,0</u>
	<u>38 212</u>	<u>97,0 %</u>	<u>32 807</u>	<u>35 608</u>	<u>5 405</u>	<u>16,5</u>
Autres dépenses						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 200	3,0 %	1 179	1 033	21	1,8
Total	39 412	100,0 %	33 986	36 641	5 426	16,0

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2005 – 2006 TRANSPORT ADAPTÉ

<i>(en milliers d'heures)</i>	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	17	17	16		
Employés de bureau syndiqués	17	17	16		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	25	25	27		
Commis divisionnaires et autres	106	90	102	16	17,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4	4	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	249	250	230	(1)	(0,6)
Employés d'entretien	46	46	43		
	<u>463</u>	<u>449</u>	<u>439</u>	<u>14</u>	<u>3,1</u>
Heures CSST					
Commis divisionnaires et autres	1	1			
Chauffeurs, opérateurs et autres	5	5	6		
Employés d'entretien	1	1	1		
	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>7</u>		
Heures supplémentaires					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	1		
Commis divisionnaires et autres	9	9	12		
Chauffeurs, opérateurs et autres	10	9	9	1	7,9
Employés d'entretien	2	2	3		
	<u>22</u>	<u>22</u>	<u>26</u>	<u>1</u>	<u>3,3</u>
Total	492	477	472	14	3,0

BUDGET 2006

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

- Sommaire des unités administratives
- Réseau des autobus
- Réseau du métro
- Gestion des services partagés
- Ingénierie et construction
- Communications et marketing
- Autres services corporatifs

SOMMAIRE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

		Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
					Écart	Écart %
Réseau des autobus						
	Dollars (<i>en milliers</i>)	352 694	339 809	343 136	12 884	3,8
	Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	7 762	7 827	7 735	(65)	(0,8)
	Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	483 855	512 755	604 812	(28 900)	(5,6)
	Heures liées aux investissements (<i>en heures</i>)	23 772	28 433	19 568	(4 661)	(16,4)
Réseau du métro						
	Dollars (<i>en milliers</i>)	205 136	197 521	196 491	7 615	3,9
	Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	4 376	4 398	4 347	(22)	(0,5)
	Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	150 370	153 031	216 540	(2 662)	(1,7)
	Heures liées aux investissements (<i>en heures</i>)	98 883	96 614	92 556	2 269	2,3
Gestion des services partagés						
	Dollars (<i>en milliers</i>)	57 644	55 936	54 536	1 709	3,1
	Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	1 103	1 100	1 066	3	0,3
	Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	21 753	21 993	25 770	(240)	(1,1)
Ingénierie et construction						
	Dollars (<i>en milliers</i>)	31 263	30 933	30 933	330	1,1
	Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	676	677	638	(1)	(0,2)
	Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	13 817	13 851	37 563	(34)	(0,2)
	Heures liées aux investissements (<i>en heures</i>)	8 152	8 208	20 858	(56)	(0,7)
Communications et marketing						
	Dollars (<i>en milliers</i>)	10 032	7 559	7 344	2 473	32,7
	Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	143	134	132	9	6,9
	Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	2 708	1 795	3 206	913	50,9
Autres services corporatifs						
	Dollars (<i>en milliers</i>)	12 520	11 921	11 881	599	5,0
	Heures régulières liées à l'exploitation (<i>en milliers</i>)	185	187	184	(2)	(1,1)
	Heures supplémentaires liées à l'exploitation (<i>en heures</i>)	50	50	415		
	Heures liées aux investissements (<i>en heures</i>)		4 203	1 948	(4 203)	(100,0)

Budget 2006

RÉSEAU DES AUTOBUS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	185 905	183 314	180 465	2 590	1,4
Heures supplémentaires	17 382	18 039	21 468	(657)	(3,6)
Primes diverses et autres paiements	26 755	25 771	25 566	984	3,8
Avantages sociaux conventionnés	31 553	29 866	29 794	1 687	5,6
Cotisations aux régimes publics	22 018	20 967	20 842	1 052	5,0
Coût de la CSST	2 780	2 519	2 565	261	10,4
	<u>286 393</u>	<u>280 476</u>	<u>280 699</u>	<u>5 916</u>	<u>2,1</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	1 683	1 783	1 561	(100)	(5,6)
Énergie	37 472	29 156	33 929	8 316	28,5
Services professionnels	53	53	28		
Services techniques et autres services	845	945	857	(100)	(10,6)
Matériel et fournitures	23 783	24 357	23 775	(574)	(2,4)
Location	22	22	14		
Dépenses diverses	421	358	292	64	17,8
	<u>64 280</u>	<u>56 674</u>	<u>60 456</u>	<u>7 606</u>	<u>13,4</u>
	<u>350 672</u>	<u>337 151</u>	<u>341 155</u>	<u>13 522</u>	<u>4,0</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>2 021</u>	<u>2 659</u>	<u>1 982</u>	<u>(637)</u>	<u>(24,0)</u>
Total	<u>352 694</u>	<u>339 809</u>	<u>343 136</u>	<u>12 884</u>	<u>3,8</u>

RÉSEAU DES AUTOBUS

	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	79	69	77	10	14,9
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	6	4	(2)	(33,3)
Professionnels syndiqués	52	54	47	(2)	(3,4)
Employés de bureau syndiqués	111	103	111	8	7,4
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	282	281	275		
Commis divisionnaires et autres	188	212	195	(24)	(11,2)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	122	123	115	(1)	(1,1)
Chauffeurs, opérateurs et autres	5 280	5 297	5 275	(17)	(0,3)
Employés d'entretien	1 494	1 531	1 483	(37)	(2,4)
	<u>7 612</u>	<u>7 677</u>	<u>7 582</u>	<u>(64)</u>	<u>(0,8)</u>
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	1		
Commis divisionnaires et autres	1	1	1		
Chauffeurs, opérateurs et autres	124	125	124	(1)	(0,6)
Employés d'entretien	22	23	27		
	<u>149</u>	<u>150</u>	<u>153</u>	<u>(1)</u>	<u>(0,7)</u>
Total	7 762	7 827	7 735	(65)	(0,8)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Employés de bureau syndiqués	1 309	1 309	3 266		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	12 205	11 276	16 984	929	8,2
Commis divisionnaires et autres	22 975	22 975	33 032		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4 482	4 457	11 941	25	0,6
Chauffeurs, opérateurs et autres	344 009	355 299	367 877	(11 290)	(3,2)
Employés d'entretien	98 875	117 439	171 713	(18 564)	(15,8)
Total	483 855	512 755	604 812	(28 900)	(5,6)
Heures liées aux investissements (en heures)					
Total	23 772	28 433	19 568	(4 661)	(16,4)

Budget 2006

RÉSEAU DU MÉTRO

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	111 101	108 765	105 329	2 335	2,1
Heures supplémentaires	5 932	5 891	8 152	41	0,7
Primes diverses et autres paiements	10 293	9 826	9 993	466	4,7
Avantages sociaux conventionnés	18 450	17 605	18 204	845	4,8
Cotisations aux régimes publics	12 365	11 797	12 293	568	4,8
Coût de la CSST	1 654	1 484	1 571	170	11,5
	<u>159 795</u>	<u>155 368</u>	<u>155 542</u>	<u>4 427</u>	<u>2,8</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	2 131	1 349	1 459	782	58,0
Énergie	18 495	18 227	17 848	268	1,5
Services professionnels	310	310	605		
Services techniques et autres services	2 383	2 193	2 027	189	8,6
Matériel et fournitures	12 668	11 792	11 711	876	7,4
Location	1 219	1 214	1 272	6	0,5
Dépenses diverses	174	175	121		
	<u>37 381</u>	<u>35 260</u>	<u>35 043</u>	<u>2 121</u>	<u>6,0</u>
	<u>197 176</u>	<u>190 628</u>	<u>190 585</u>	<u>6 548</u>	<u>3,4</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>7 960</u>	<u>6 893</u>	<u>5 906</u>	<u>1 067</u>	<u>15,5</u>
Total	<u>205 136</u>	<u>197 521</u>	<u>196 491</u>	<u>7 615</u>	<u>3,9</u>

RÉSEAU DU MÉTRO

	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	75	75	83		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	7		
Professionnels syndiqués	106	103	94	3	2,9
Employés de bureau syndiqués	185	187	174	(2)	(1,1)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	325	325	328	(1)	(0,2)
Commis divisionnaires et autres	29	32	31	(3)	(10,2)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	112	112	111	1	0,7
Agents de surveillance	328	332	329	(4)	(1,1)
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 349	1 363	1 354	(14)	(1,1)
Employés d'entretien	1 769	1 774	1 742	(5)	(0,3)
	<u>4 284</u>	<u>4 309</u>	<u>4 253</u>	<u>(25)</u>	<u>(0,6)</u>
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1	2		
Agents de surveillance	11	11	9		
Chauffeurs, opérateurs et autres	48	49	52		
Employés d'entretien	32	28	32	4	13,6
	<u>92</u>	<u>89</u>	<u>95</u>	<u>3</u>	<u>3,5</u>
Total	4 376	4 398	4 347	(22)	(0,5)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	200	200	355		
Professionnels syndiqués	370	320	2 037	50	15,6
Employés de bureau syndiqués	4 632	4 552	8 336	80	1,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	30 070	32 623	39 811	(2 553)	(7,8)
Commis divisionnaires et autres	3 600	4 600	6 049	(1 000)	(21,7)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	5 636	5 630	10 771	6	0,1
Agents de surveillance	7 100	7 100	5 522		
Chauffeurs, opérateurs et autres	70 127	70 206	80 544	(79)	(0,1)
Employés d'entretien	28 635	27 800	63 115	835	3,0
Total	150 370	153 031	216 540	(2 662)	(1,7)
Heures liées aux investissements (en heures)					
Total	98 883	96 614	92 556	2 269	2,3

Budget 2006

GESTION DES SERVICES PARTAGÉS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	35 572	34 401	32 642	1 171	3,4
Heures supplémentaires	917	904	1 026	13	1,4
Primes diverses et autres paiements	1 110	1 053	1 058	57	5,4
Avantages sociaux conventionnés	6 005	5 883	6 058	122	2,1
Cotisations aux régimes publics	3 501	3 345	3 382	156	4,7
Coût de la CSST	21	21	108		
	<u>47 126</u>	<u>45 608</u>	<u>44 274</u>	<u>1 518</u>	<u>3,3</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	36	36	36		
Services professionnels	1 564	1 514	1 559	50	3,3
Services techniques et autres services	6 071	5 911	5 729	160	2,7
Matériel et fournitures*	(2 775)	(2 775)	(2 689)		
Location	435	435	391		
Dépenses diverses	<u>5 188</u>	<u>5 207</u>	<u>5 236</u>	<u>(19)</u>	<u>(0,4)</u>
	<u>10 519</u>	<u>10 328</u>	<u>10 262</u>	<u>191</u>	<u>1,8</u>
Total	57 644	55 936	54 536	1 709	3,1

* Montant créditeur occasionné par la comptabilisation des frais généraux relatifs aux activités de fabrication des pièces au Réseau des autobus.

GESTION DES SERVICES PARTAGÉS

	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	102	92	91	10	11,4
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	120	122	117	(2)	(1,7)
Professionnels syndiqués	48	54	50	(6)	(11,8)
Employés de bureau syndiqués	581	578	558	4	0,7
Commis divisionnaires et autres	65	66	64	(1)	(1,5)
Employés d'entretien	185	187	179	(2)	(1,0)
	<u>1 101</u>	<u>1 099</u>	<u>1 060</u>	<u>3</u>	<u>0,3</u>
Heures CSST					
Employés d'entretien	1	1	6		
	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>6</u>		
Total	1 103	1 100	1 066	3	0,3
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Gestionnaires		240	175	(240)	(100,0)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	32		
Professionnels syndiqués	194	194	320		
Employés de bureau syndiqués	9 979	9 979	10 202		
Commis divisionnaires et autres	1 300	1 300	2 698		
Employés d'entretien	10 180	10 180	12 343		
Total	21 753	21 993	25 770	(240)	(1,1)

Budget 2006

INGÉNIERIE ET CONSTRUCTION

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	18 616	18 268	16 674	348	1,9
Heures supplémentaires	537	527	1 414	11	2,0
Primes diverses et autres paiements	865	801	828	64	8,0
Avantages sociaux conventionnés	3 082	3 002	3 095	80	2,7
Cotisations aux régimes publics	1 991	1 908	1 996	83	4,3
Coût de la CSST	84	82	125	2	2,6
	<u>25 175</u>	<u>24 587</u>	<u>24 132</u>	<u>588</u>	<u>2,4</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	613	613	613		
Services professionnels	68	65	123	3	4,6
Services techniques et autres services	833	797	870	37	4,6
Matériel et fournitures	1 163	1 073	1 377	90	8,4
Location	85	77	136	8	10,4
Dépenses diverses	33	36	2	(3)	(8,3)
	<u>2 796</u>	<u>2 661</u>	<u>3 122</u>	<u>134</u>	<u>5,1</u>
	<u>27 971</u>	<u>27 248</u>	<u>27 253</u>	<u>723</u>	<u>2,7</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>3 292</u>	<u>3 685</u>	<u>3 680</u>	<u>(393)</u>	<u>(10,7)</u>
Total	31 263	30 933	30 933	330	1,1

INGÉNIERIE ET CONSTRUCTION

	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	23	23	22		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	2	2		
Professionnels syndiqués	34	34	35		
Employés de bureau syndiqués	94	96	92	(2)	(1,9)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	33	34	34		
Employés d'entretien	485	484	445	1	0,2
	<u>671</u>	<u>673</u>	<u>630</u>	<u>(1)</u>	<u>(0,2)</u>
Heures CSST					
Employés d'entretien	5	5	8		
Total	676	677	638	(1)	(0,2)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels syndiqués	104	104	521		
Employés de bureau syndiqués	840	874	1 439	(34)	(3,9)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	1 668	1 668	3 382		
Employés d'entretien	11 205	11 205	32 221		
Total	13 817	13 851	37 563	(34)	(0,2)
Heures liées aux investissements (en heures)					
Total	8 152	8 208	20 858	(56)	(0,7)

Budget 2006

COMMUNICATIONS ET MARKETING

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	4 618	4 110	4 029	508	12,4
Heures supplémentaires	97	63	116	34	53,5
Primes diverses et autres paiements	225	200	190	25	12,5
Avantages sociaux conventionnés	737	655	659	82	12,5
Cotisations aux régimes publics	448	393	392	55	14,1
Coût de la CSST	19	17	19	2	12,3
	<u>6 144</u>	<u>5 438</u>	<u>5 405</u>	<u>706</u>	<u>13,0</u>
Biens et services					
Services professionnels	765	235	425	530	225,4
Services techniques et autres services	889	889	911		
Matériel et fournitures	128	85	98	43	51,4
Dépenses diverses	2 106	913	505	1 193	130,7
	<u>3 888</u>	<u>2 121</u>	<u>1 939</u>	<u>1 767</u>	<u>83,3</u>
Total	10 032	7 559	7 344	2 473	32,7

COMMUNICATIONS ET MARKETING

	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	12	15	14	(2)	(14,3)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	2	3	2	100,0
Professionnels syndiqués	43	37	35	6	15,7
Employés de bureau syndiqués	44	40	42	4	9,1
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	4	4	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	34	35	32		
	<u>142</u>	<u>133</u>	<u>130</u>	<u>9</u>	<u>6,9</u>
Heures CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres	1	1	1		
Total	143	134	132	9	6,9
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Employés de bureau syndiqués	1 208	295	1 194	913	309,5
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 500	1 500	2 012		
Total	2 708	1 795	3 206	913	50,9

Budget 2006

AUTRES SERVICES CORPORATIFS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2006	Budget 2005	Prévision 2005	Budget 2006 vs budget 2005	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	7 371	7 069	6 231	302	4,3
Heures supplémentaires	2	2	5		
Primes diverses et autres paiements	121	98	133	23	23,5
Avantages sociaux conventionnés	1 131	1 093	1 534	38	3,4
Cotisations aux régimes publics	644	614	875	30	4,9
	<u>9 269</u>	<u>8 877</u>	<u>8 778</u>	<u>392</u>	<u>4,4</u>
Biens et services					
Services professionnels	805	533	608	272	51,0
Services techniques et autres services	947	959	1 383	(12)	(1,3)
Matériel et fournitures*	(51)	(59)	(118)	8	(13,7)
Location	94	94	60		
Dépenses diverses	729	754	687	(24)	(3,2)
	<u>2 524</u>	<u>2 281</u>	<u>2 619</u>	<u>243</u>	<u>10,7</u>
	<u>11 793</u>	<u>11 157</u>	<u>11 397</u>	<u>636</u>	<u>5,7</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>727</u>	<u>764</u>	<u>484</u>	<u>(37)</u>	<u>(4,8)</u>
Total	12 520	11 921	11 881	599	5,0
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	44	42	43	2	5,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	29	29	26		
Professionnels syndiqués	54	54	50		
Employés de bureau syndiqués	54	58	59	(5)	(7,8)
Chauffeurs, opérateurs et autres	4	4	4		
	<u>185</u>	<u>187</u>	<u>184</u>	<u>(2)</u>	<u>(1,1)</u>
Total	185	187	184	(2)	(1,1)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Employés de bureau syndiqués			352		
Chauffeurs, opérateurs et autres	50	50	63		
Total	50	50	415		
Heures liées aux investissements (en heures)					
Total		4 203	1 948	(4 203)	(100,0)

* Montant créditeur occasionné par la comptabilisation des frais généraux relatifs aux activités de fabrication des pièces au Réseau des autobus.

BUDGET 2006

PERSPECTIVES FINANCIÈRES

- Cadre financier
- Programme triennal d'immobilisations 2006 – 2007 – 2008
- Évolution de la dette et du service de la dette

CADRE FINANCIER

Lors du dépôt du budget 2004, la direction de l'entreprise dénonçait la situation précaire de la Société, en mentionnant qu'il était impératif qu'un nouveau cadre financier soit approuvé afin d'assurer un financement stable et adéquat pour 2004 et les années futures.

Force est de constater, que deux ans plus tard, la Société se retrouve au même point, et ce, malgré de nombreuses consultations.

Le Plan d'affaires 2004 - 2008 permet de démontrer clairement les enjeux de la Société. Celle-ci a posé plusieurs actions, en terme de révision de processus, afin de répondre adéquatement à ce plan. Bien que la Ville de Montréal ait contribué un montant additionnel de 15 millions de dollars depuis 2004, l'engagement des autres partenaires n'est toujours pas au rendez-vous.

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2006 – 2007 – 2008

Les besoins de financement des prochaines années demeureront élevés. Étant donné la nécessité de remplacer et de rénover les actifs afin de continuer à offrir un service adéquat, la STM investira, pour les trois prochaines années, un montant de 334,8 millions de dollars au Réseau des autobus, de 619 millions de dollars au Réseau du métro et de 125,3 millions de dollars pour les autres secteurs.

Une partie importante des projets capitalisables sera financée par des emprunts. Ceci aura un impact majeur sur le niveau d'endettement et sur le service de la dette des prochaines années. Le solde des projets capitalisables sera financé au comptant par nos partenaires financiers, selon les modalités présentement en vigueur. L'estimation des besoins de financement à long terme est établie en tenant compte des prévisions d'investissement, de la capacité de réalisation ainsi que du temps requis pour obtenir toutes les autorisations nécessaires à la réalisation des projets. Tous les projets sont présentés dans le document « Programme triennal d'immobilisations 2006 – 2007 – 2008 ».

Selon les prévisions, le montant de la dette en circulation, excluant celle reliée aux trains de banlieue, passera de 647,7 millions de dollars à 1,5 milliard de dollars de 2005 à 2008, représentant un taux de croissance annuel moyen de 41,5 %. En 2006, la dette s'élèvera à 883,5 millions de dollars.

En 2006, le service de la dette net sera de 45,2 millions de dollars, soit une augmentation de 2,3 millions de dollars par rapport à 2005. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 59,9 millions de dollars en 2007 et de 71,5 millions de dollars en 2008. Pour 2006, la portion du service de la dette admissible à une subvention, selon les différents programmes d'aide au transport en commun, demeurera à plus de 54 %. De même, la portion du budget affectée au remboursement de la dette reste stable à 5,2 %.

ÉVOLUTION DE LA DETTE ET DU SERVICE DE LA DETTE

Dettes

(en millions de dollars)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Projection 2007	Projection 2008
Dettes totales	462	505	476	478	535	554	677	676	892	1 164	1 453
Dettes - trains de banlieue	(87)	(68)	(60)	(46)	(39)	(34)	(34)	(28)	(9)		
Dettes excluant les trains de banlieue	375	437	416	432	496	520	642	648	883	1164	1453
Portion de la dette assumée par :											
MTQ	(169)	(194)	(184)	(184)	(189)	(194)	(257)	(242)	(366)	(511)	(667)
Fonds d'amortissement	(49)	(72)	(71)	(83)	(114)	(126)	(119)	(126)	(109)	(116)	(173)
Dettes nettes	156	172	161	165	193	200	266	279	408	537	613

Service de la dette

(en millions de dollars)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Projection 2007	Projection 2008
Autobus et métro											
Service de la dette brut	73,3	75,0	84,1	78,5	78,6	89,2	87,5	95,8	102,1	128,0	152,8
Subventions	(39,3)	(38,9)	(45,4)	(43,2)	(43,9)	(48,3)	(45,7)	(53,0)	(57,0)	(68,1)	(81,1)
Service de la dette net	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	40,8	41,8	42,9	45,2	59,9	71,6
Trains de banlieue											
Service de la dette brut	21,7	20,3	15,8	15,1	14,3	9,2	7,6	7,5	5,7	2,0	-
Contributions régionales	(21,7)	(20,3)	(15,8)	(15,1)	(14,3)	(9,2)	(7,6)	(7,5)	(5,7)	(2,0)	-
Service de la dette net	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette net - total	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	40,8	41,8	42,9	45,2	59,9	71,6
Service de la dette net sur les dépenses totales	5,0%	5,3%	5,7%	5,1%	4,8%	5,4%	5,3%	5,2%	5,2%	6,6%	7,6%

BUDGET 2006

INDICATEURS DE PERFORMANCE

- Introduction
- Revenus totaux
- Revenus d'exploitation – Autobus et métro
- Revenus d'exploitation – Autobus et métro par déplacement
- Achalandage – Autobus et métro
- Aide métropolitaine – Autobus et métro
- Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation – Autobus et métro
- Contribution municipale
- Dépenses totales
- Dépenses totales de rémunération et de biens et services
- Dépenses totales – Autobus et métro
- Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro
- Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro par déplacement
- Heures régulières et supplémentaires
- Heures de service – Autobus
- Kilomètres parcourus – Autobus et voitures de métro
- Dépenses totales – Transport adapté
- Déplacements en minibus et taxis – Transport adapté
- Dette brute et nette de la STM (excluant les trains de banlieue)
- Dépenses brutes liées aux investissements – Autobus et métro
- Service de la dette net – Autobus et métro

INTRODUCTION

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation de la STM pour la période de 1997 à 2006. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 1997. La présentation de ces informations en dollars constants permet d'évaluer l'évolution réelle de la situation par l'élimination des effets de l'inflation.

Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la région de Montréal. L'indice, pour la période de 1997 à 2006, est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2005 et 2006 sont des prévisions.

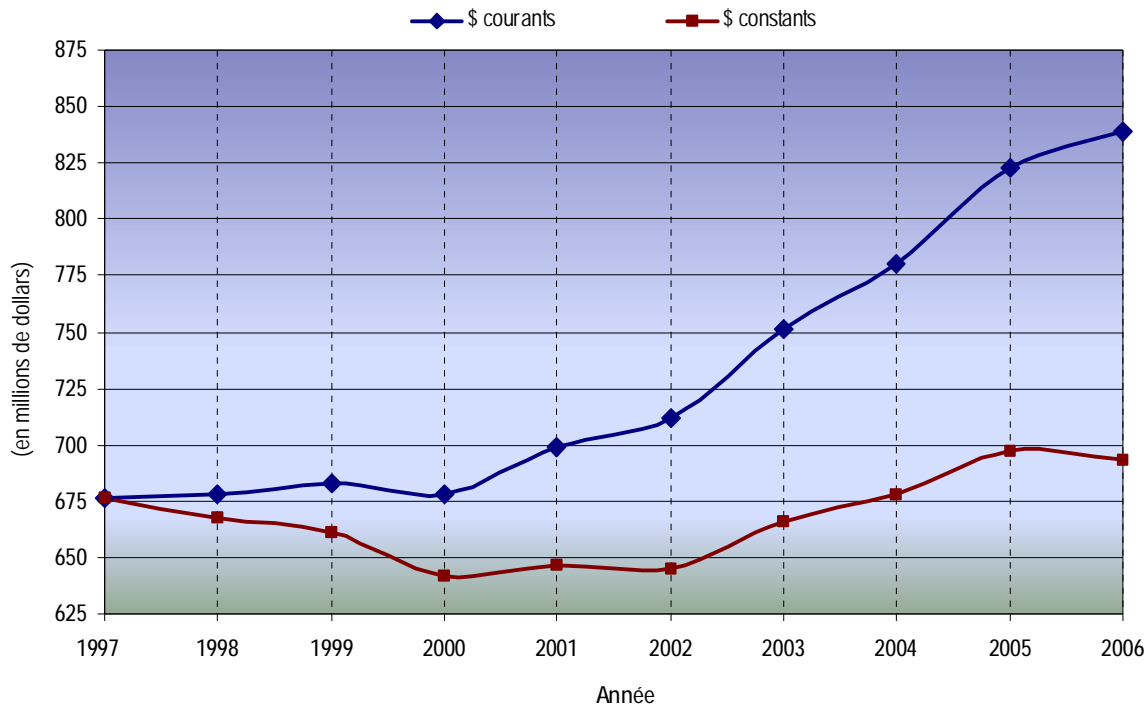
IPC Montréal	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Prévision 2006
	1,000	1,016	1,032	1,056	1,081	1,103	1,129	1,151	1,180	1,210
Variation en %		1,57	1,59	2,37	2,39	2,02	2,38	1,94	2,50	2,50

Source : Statistique Canada pour les années 1997 à 2004

Budget 2006

REVENUS TOTAUX

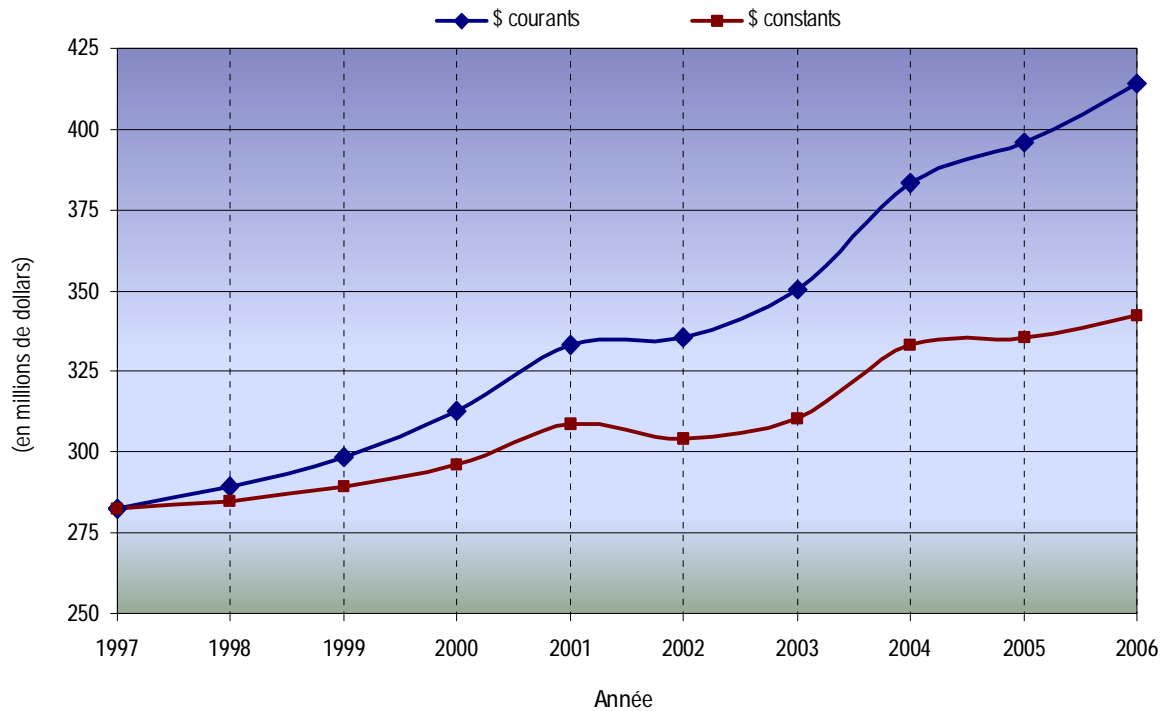
(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	676,3	678,1	682,6	678,0	698,7	712,0	751,5	780,5	822,6	838,8	24,0 %
\$ constants	676,3	667,4	661,4	642,0	646,3	645,5	665,6	678,1	697,1	693,5	2,5 %



Note : Les revenus totaux excluent le surplus/déficit reporté de même que la contribution – révision du cadre financier. Le réel 1998 inclut l'excédent de 23 millions de dollars de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) remis à la Communauté urbaine de Montréal (CUM) à titre d'avance sur la contribution des municipalités de la CUM en 1999. Le réel 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.

REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

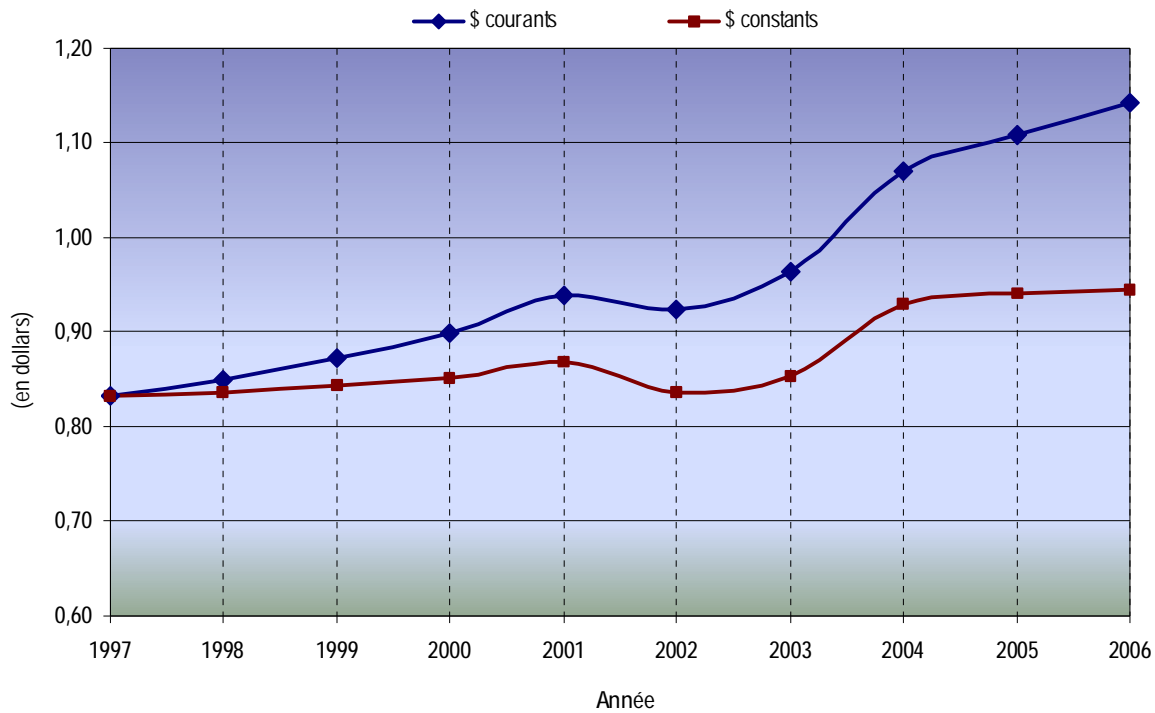
(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	282,5	289,4	298,4	312,9	333,4	335,3	350,2	383,6	396,0	414,0	46,6 %
\$ constants	282,5	284,8	289,1	296,3	308,5	304,0	310,2	333,3	335,6	342,3	21,2 %



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

REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

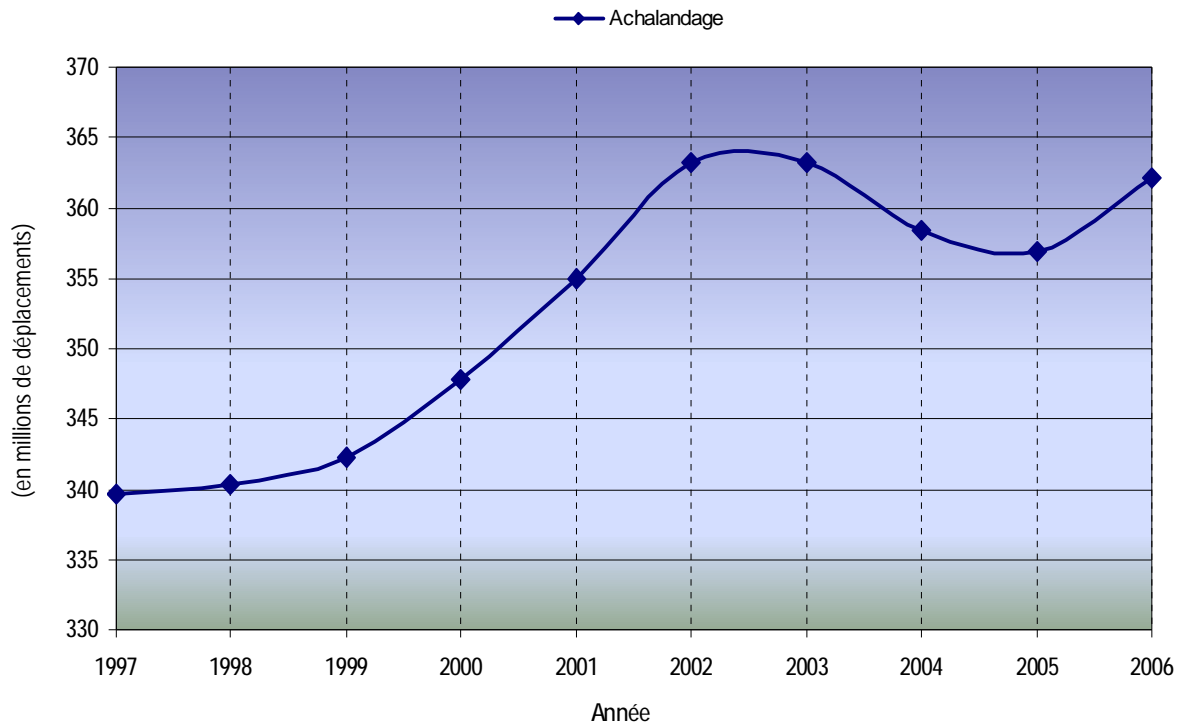
(en dollars)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	0,83	0,85	0,87	0,90	0,94	0,92	0,96	1,07	1,11	1,14	37,5 %
\$ constants	0,83	0,84	0,84	0,85	0,87	0,84	0,85	0,93	0,94	0,95	13,7 %



Note : Depuis 2004, l'augmentation des revenus d'exploitation par déplacement s'explique par une hausse des tarifs et une diminution de l'achalandage.

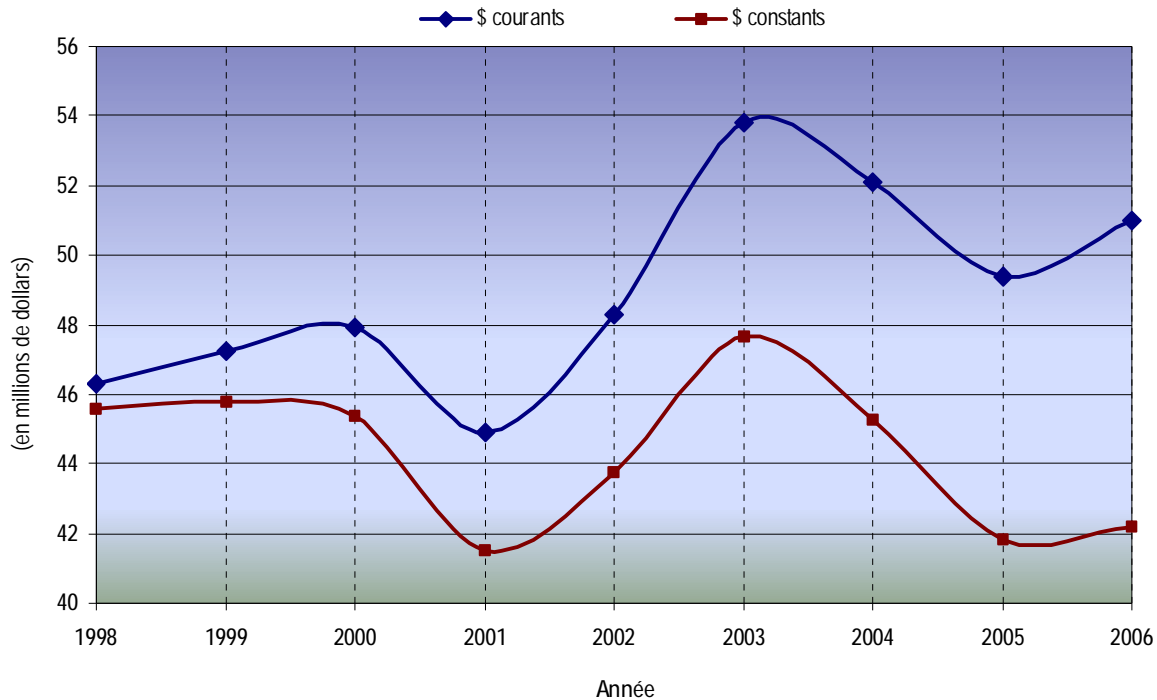
ACHALANDAGE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions de déplacements)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
Achalandage	339,7	340,3	342,3	347,8	354,9	363,2	363,2	358,4	356,9	362,1	6,6 %



AIDE MÉTROPOLITAINE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	45,4	46,3	47,3	47,9	44,9	48,3	53,8	52,1	49,4	51,0	12,3 %
\$ constants	45,4	45,6	45,8	45,4	41,5	43,8	47,7	45,3	41,8	42,2	-7,1 %

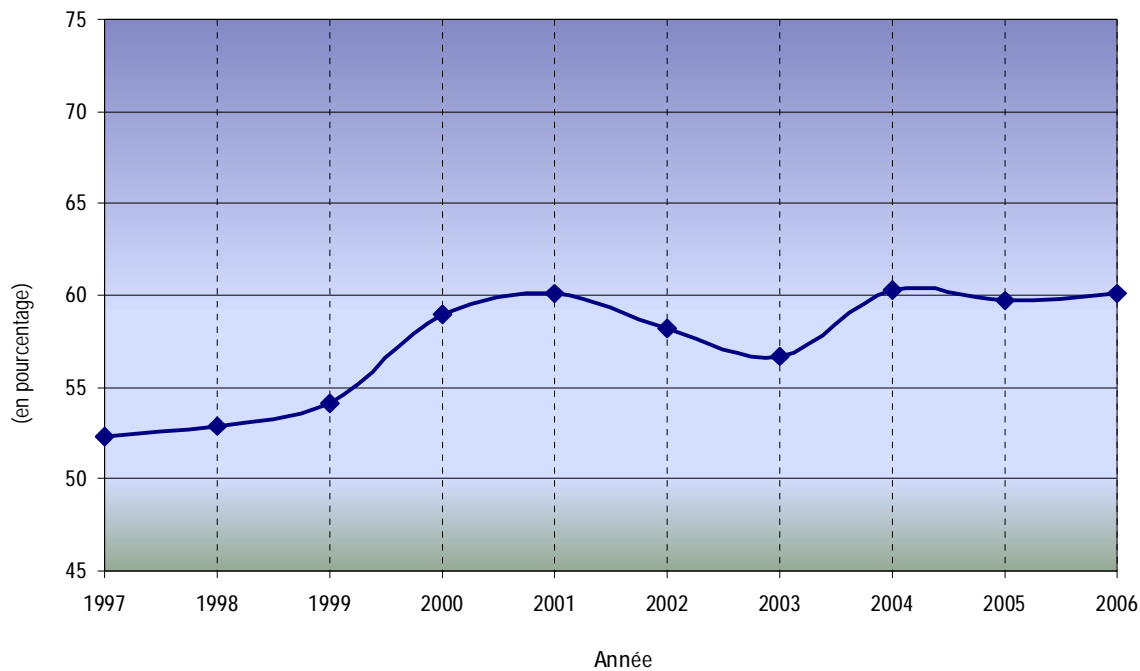


Note : En 2001, l'AMT a réduit l'aide métropolitaine de 3,1 millions de dollars. Par ailleurs, en 2003, celle-ci a remboursé cette somme et augmenté l'aide de 1 million de dollars. Le montant pour l'année 2004 inclut 2,4 millions de dollars remis à la STM dans le cadre du partage des surplus de l'AMT. Le budget 2006 inclut un montant de 1,3 million de dollars pour l'aide relative à l'intégration tarifaire.

TAUX D'AUTOFINANCEMENT DES DÉPENSES D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

(en pourcentage)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
Taux	52,27	52,87	54,15	58,98	60,10	58,21	56,65	60,31	59,74	60,07	14,9 %

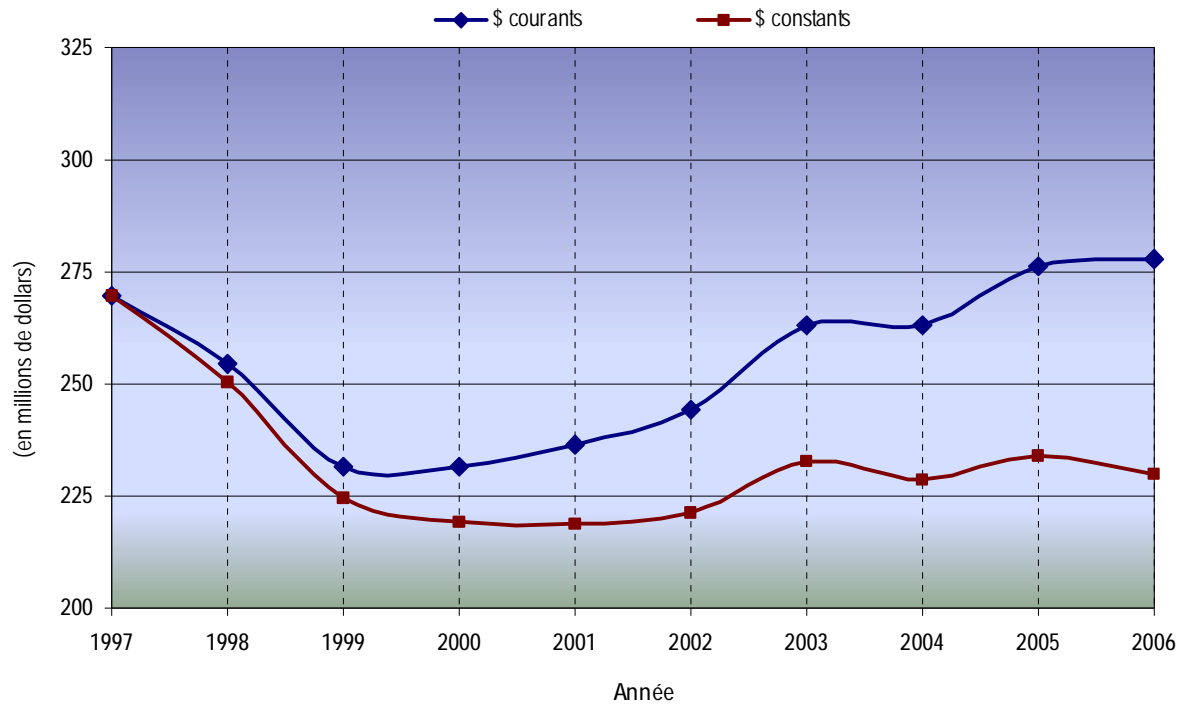
$$\text{Taux d'autofinancement} = \frac{\text{Revenus d'exploitation - autobus et métro}}{\text{Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro}} \times 100$$



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

CONTRIBUTION MUNICIPALE

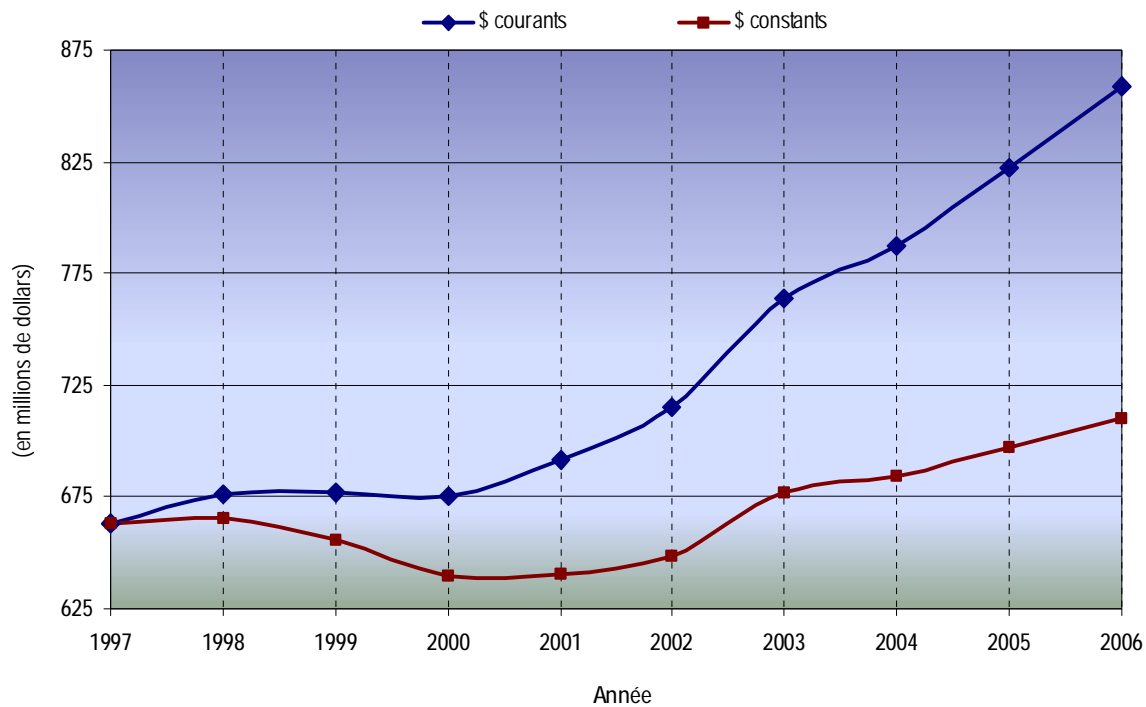
(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	269,6	254,6	231,6	231,6	236,6	244,1	263,0	263,0	276,2	278,0	3,1 %
\$ constants	269,6	250,6	224,4	219,3	218,9	221,3	232,9	228,5	234,1	229,8	-14,7 %



Note : Le réel 1998 inclut l'excédent de 23 millions de dollars de la STCUM remis à la CUM à titre d'avance sur la contribution des municipalités de la CUM en 1999. Le réel 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.

DÉPENSES TOTALES

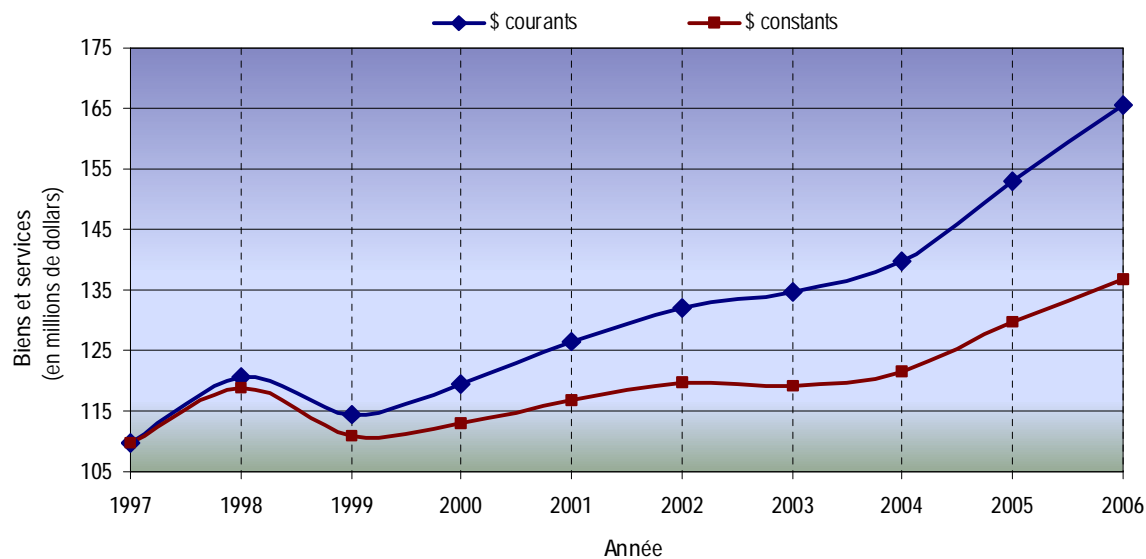
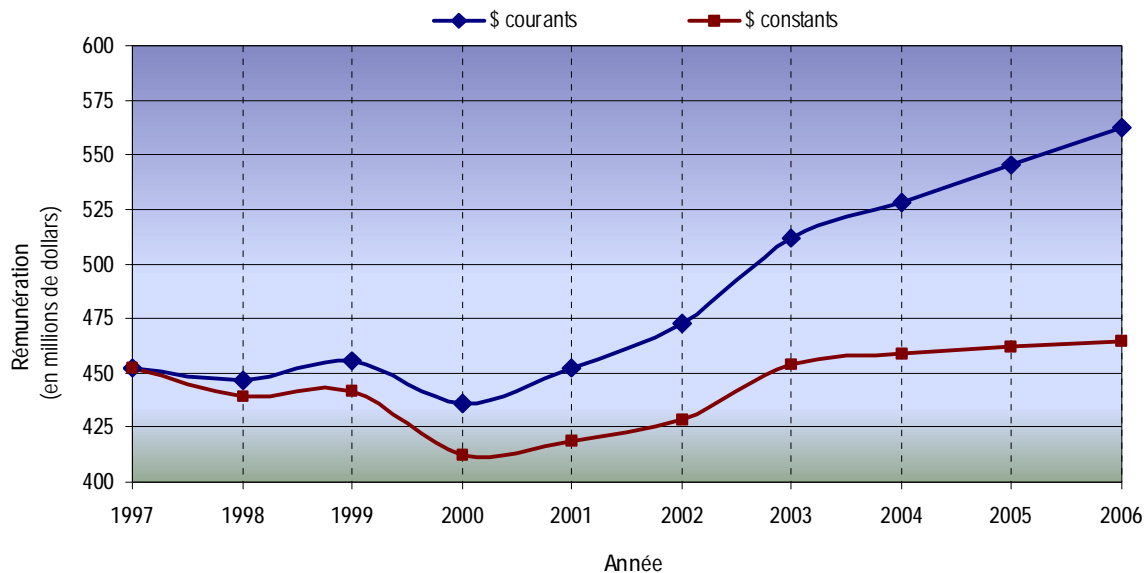
(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	663,5	675,9	676,7	675,1	691,9	715,1	764,0	787,1	822,6	858,9	29,5 %
\$ constants	663,5	665,3	655,7	639,3	640,1	648,3	676,7	683,9	697,1	710,2	7,0 %



Note : Pour 2006, les dépenses totales excluent les dépenses imprévues. Pour la période de 2000 à 2002 inclusivement, la Société a bénéficié d'un congé de contribution, d'environ 30 millions de dollars par année, aux régimes de retraite de ses employés.

DÉPENSES TOTALES DE RÉMUNÉRATION ET DE BIENS ET SERVICES

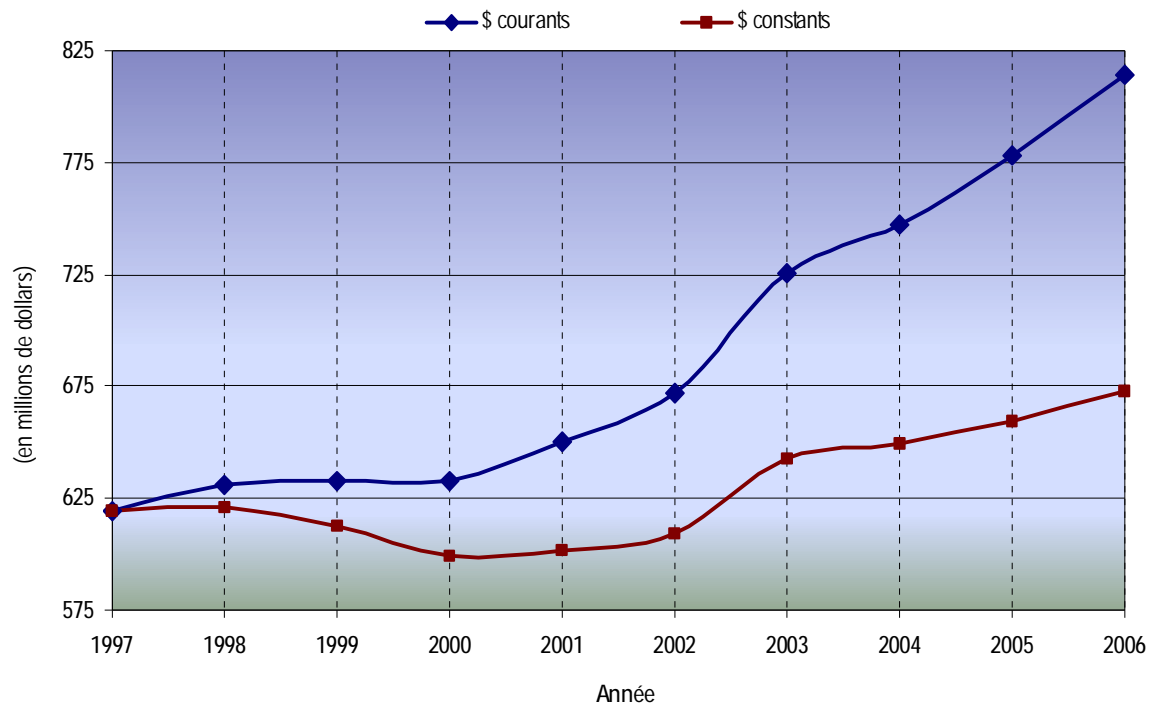
(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
Dépenses totales de rémunération											
\$ courants	452,2	446,5	455,4	435,6	452,4	472,3	512,0	528,2	545,0	562,1	24,3 %
\$ constants	452,2	439,5	441,3	412,5	418,5	428,2	453,5	458,9	461,9	464,8	2,8 %
Dépenses totales en biens et services											
\$ courants	109,8	120,7	114,3	119,3	126,3	132,1	134,6	139,8	153,1	165,5	50,7 %
\$ constants	109,8	118,8	110,8	113,0	116,9	119,7	119,2	121,5	129,7	136,8	24,6 %



Note : La hausse du coût de l'énergie en 2005 et 2006 explique essentiellement l'augmentation des biens et services. Les dépenses en biens et services excluent les frais de financement des opérations, les dépenses liées aux investissements, les dépenses imprévues, les dépenses liées aux trains de banlieue et celles liées à l'administration des régimes de retraite de la STM.

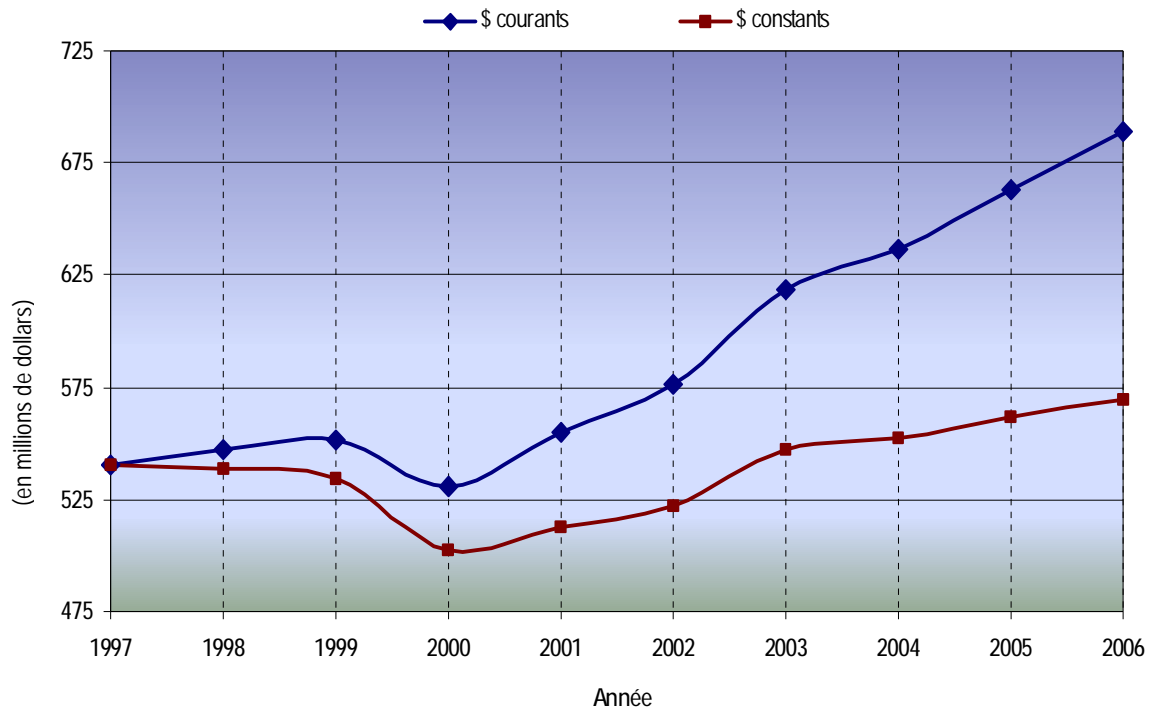
DÉPENSES TOTALES – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	619,7	630,8	632,3	632,8	650,5	671,9	725,4	747,4	778,5	813,8	31,3 %
\$ constants	619,7	620,9	612,7	599,2	601,7	609,2	642,5	649,3	659,7	672,8	8,6 %



DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

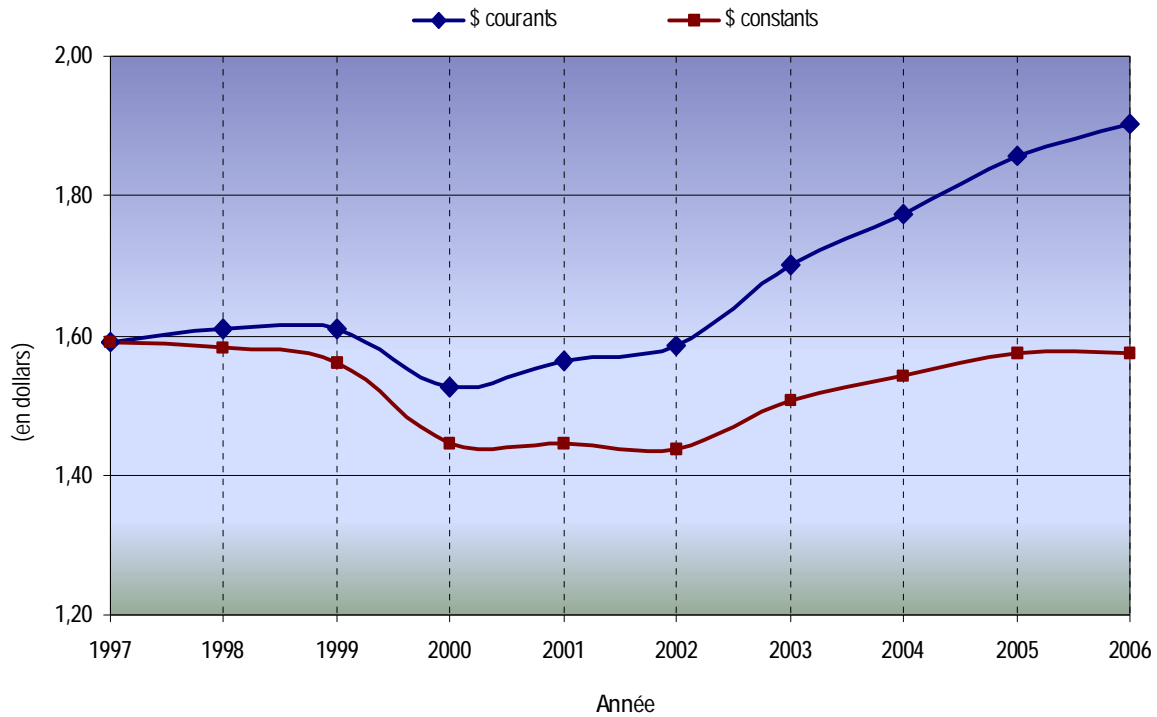
(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	540,5	547,4	551,1	530,5	554,8	576,0	618,1	636,1	662,8	689,3	27,5 %
\$ constants	540,5	538,8	534,0	502,4	513,2	522,2	547,5	552,6	561,7	569,9	5,4 %



Note : La hausse observée en 2005 et 2006 reflète notamment la flambée des coûts de l'énergie.

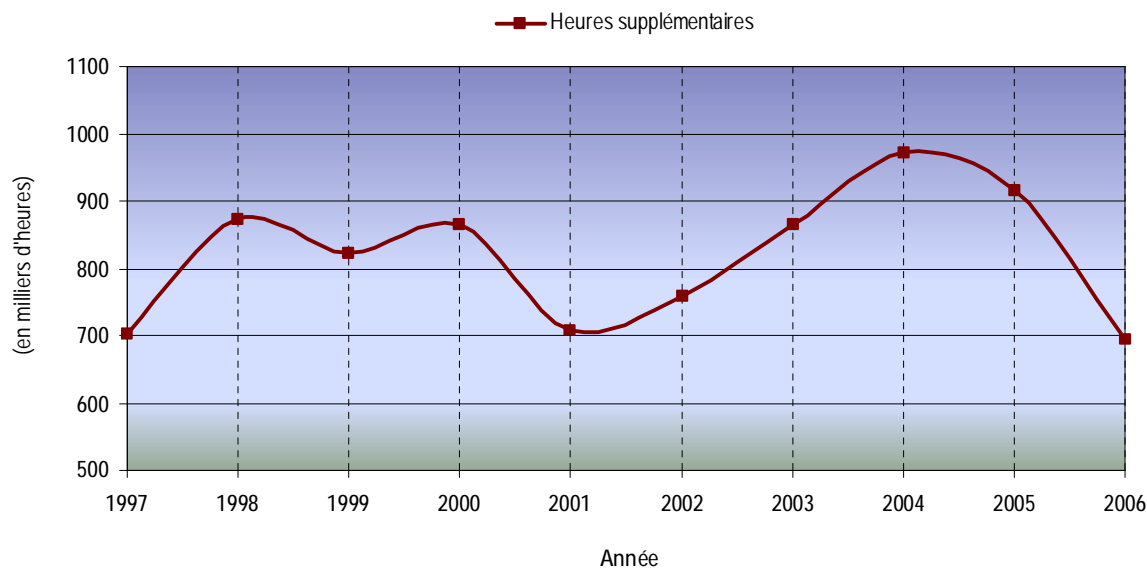
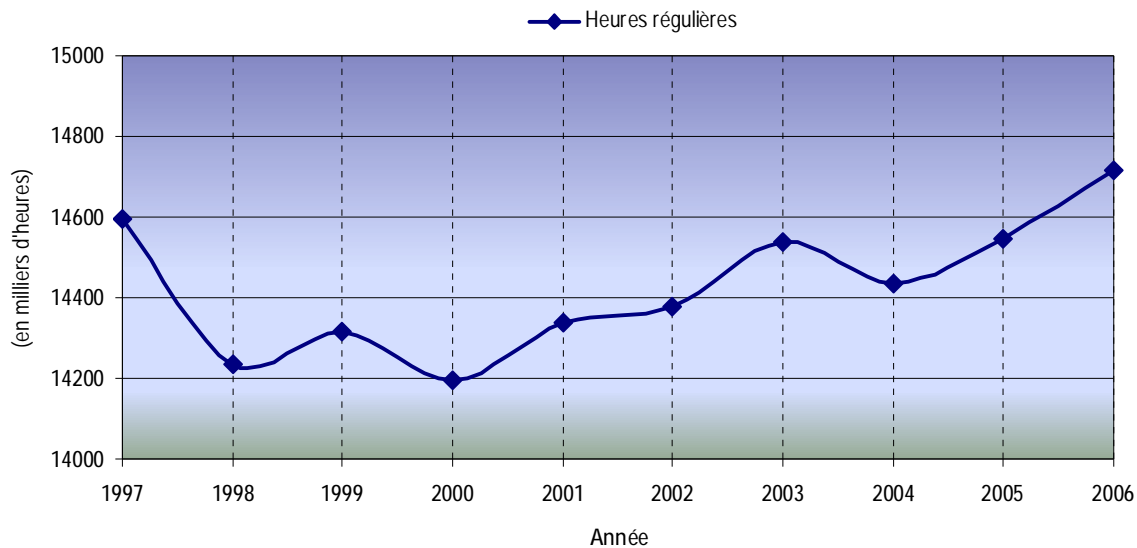
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	1,59	1,61	1,61	1,53	1,56	1,59	1,70	1,77	1,86	1,90	19,6 %
\$ constants	1,59	1,58	1,56	1,44	1,45	1,44	1,51	1,54	1,57	1,57	-1,1 %



HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES

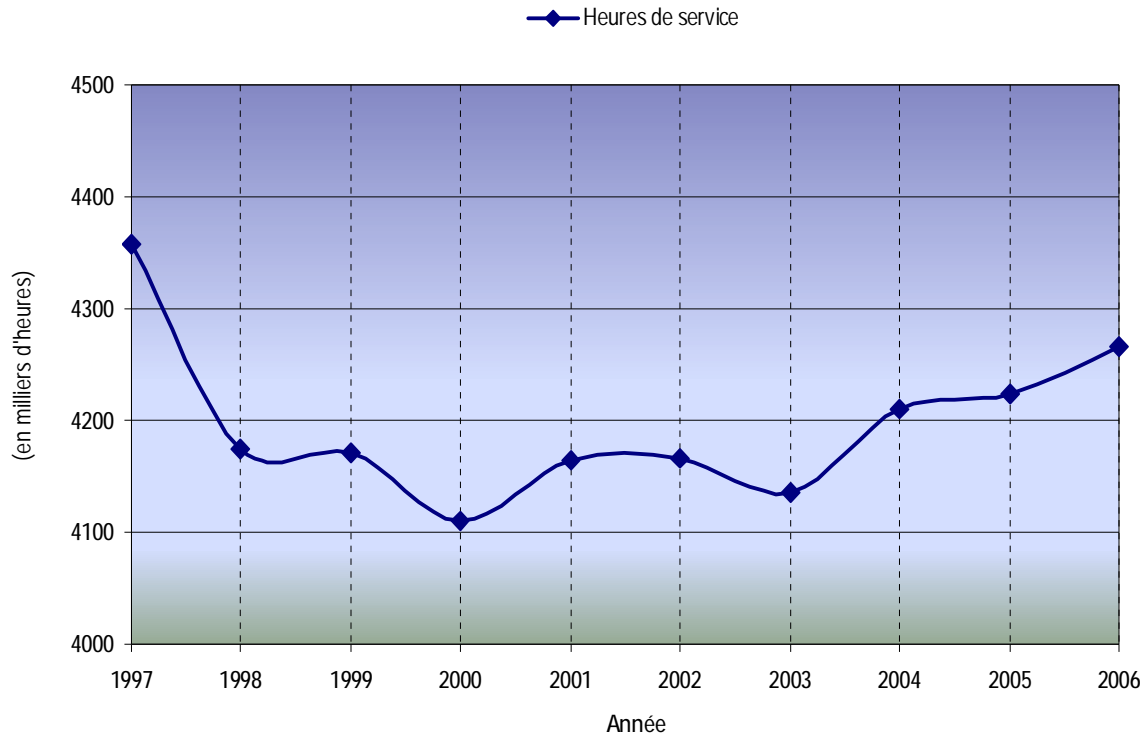
(en milliers)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
Heures régulières	14 595	14 234	14 317	14 195	14 340	14 376	14 536	14 434	14 547	14 714	0,8 %
Heures supplémentaires	701	874	822	867	709	759	867	972	915	695	-0,9 %



Note : Ces graphiques excluent les heures liées aux investissements.

HEURES DE SERVICE – AUTOBUS

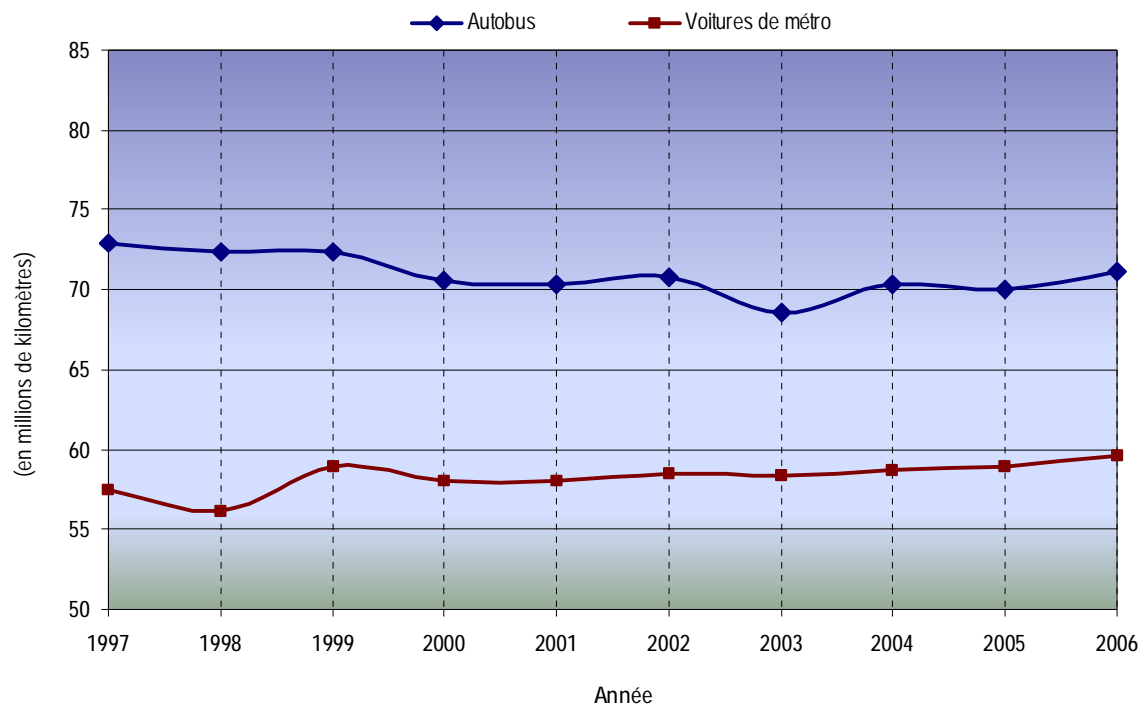
(en milliers)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
Heures de service	4 357,9	4 174,6	4 171,6	4 110,7	4 165,0	4 166,0	4 135,4	4 210,4	4 224,3	4 265,3	-2,1 %



Note : La diminution, en 1998, reflète l'implantation du programme Interligne.

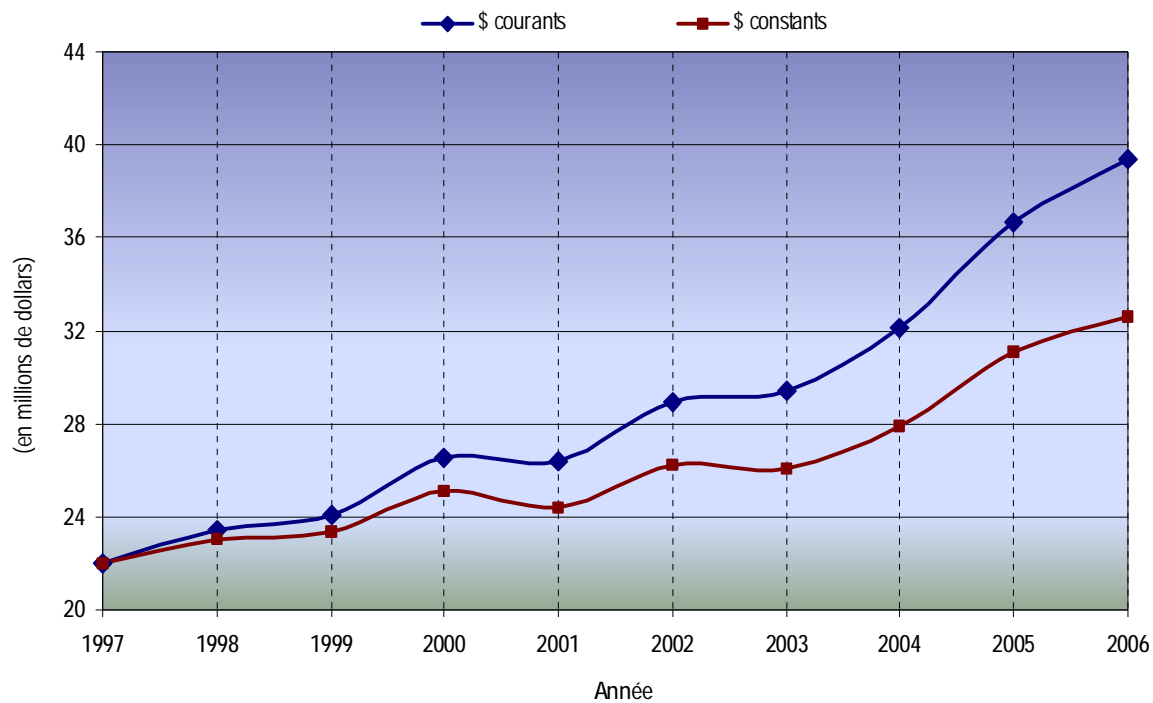
KILOMÈTRES PARCOURUS – AUTOBUS ET VOITURES DE MÉTRO

(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
Autobus	72,9	72,4	72,4	70,6	70,4	70,8	68,5	70,3	70,1	71,2	-2,4 %
Voitures de métro	57,5	56,1	58,9	58,0	58,0	58,5	58,4	58,8	59,0	59,6	3,7 %
Total	130,4	128,5	131,3	128,6	128,4	129,3	126,9	129,1	129,1	130,8	0,3 %



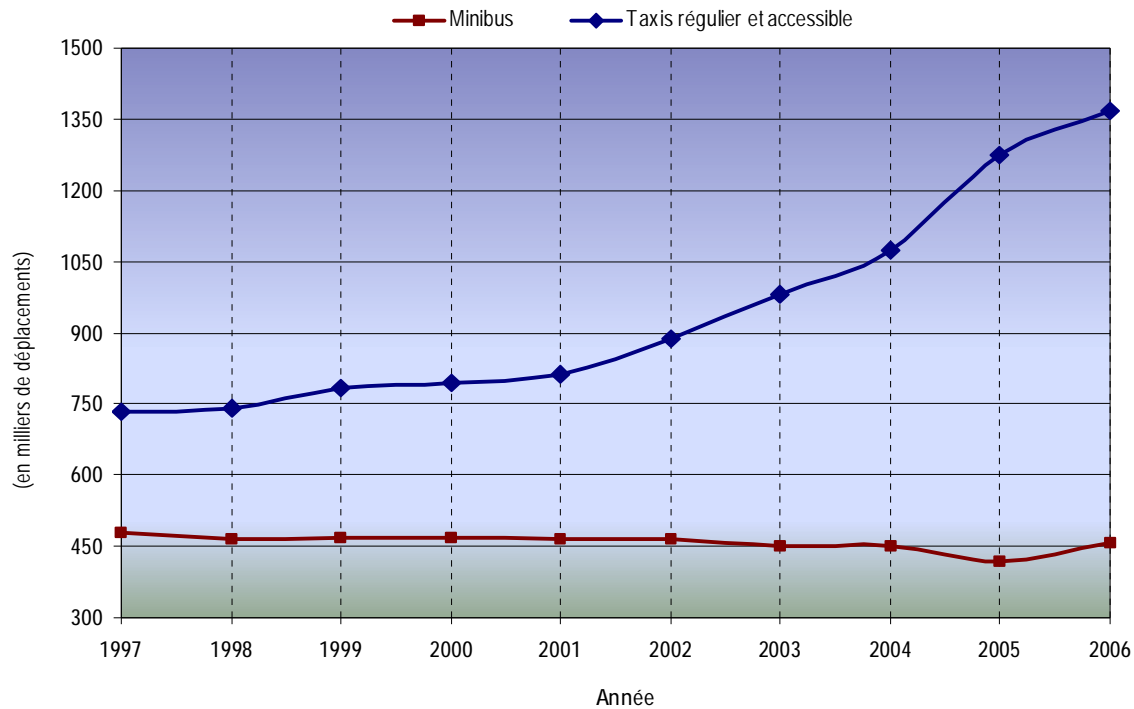
DÉPENSES TOTALES – TRANSPORT ADAPTÉ

(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	22,0	23,4	24,1	26,5	26,4	28,9	29,4	32,1	36,6	39,4	79,1 %
\$ constants	22,0	23,0	23,4	25,1	24,4	26,2	26,0	27,9	31,1	32,6	48,1 %



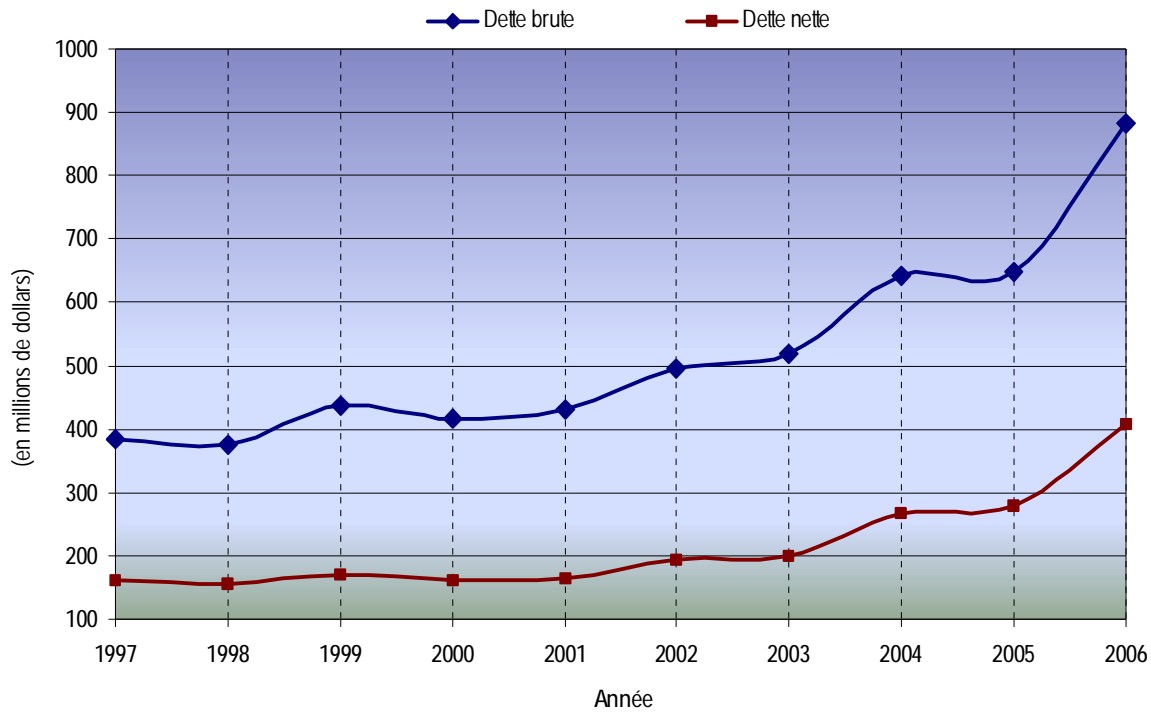
DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXIS – TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
Minibus	478	463	469	469	465	463	450	451	416	458	-4,2 %
Taxi régulier	701	706	733	720	732	815	892	975	1130	1232	75,7 %
Taxi accessible	31	34	51	73	82	72	89	97	145	137	341,9 %
Total	1 210	1 203	1 253	1 262	1 279	1 350	1 431	1 524	1 691	1 827	51,0 %



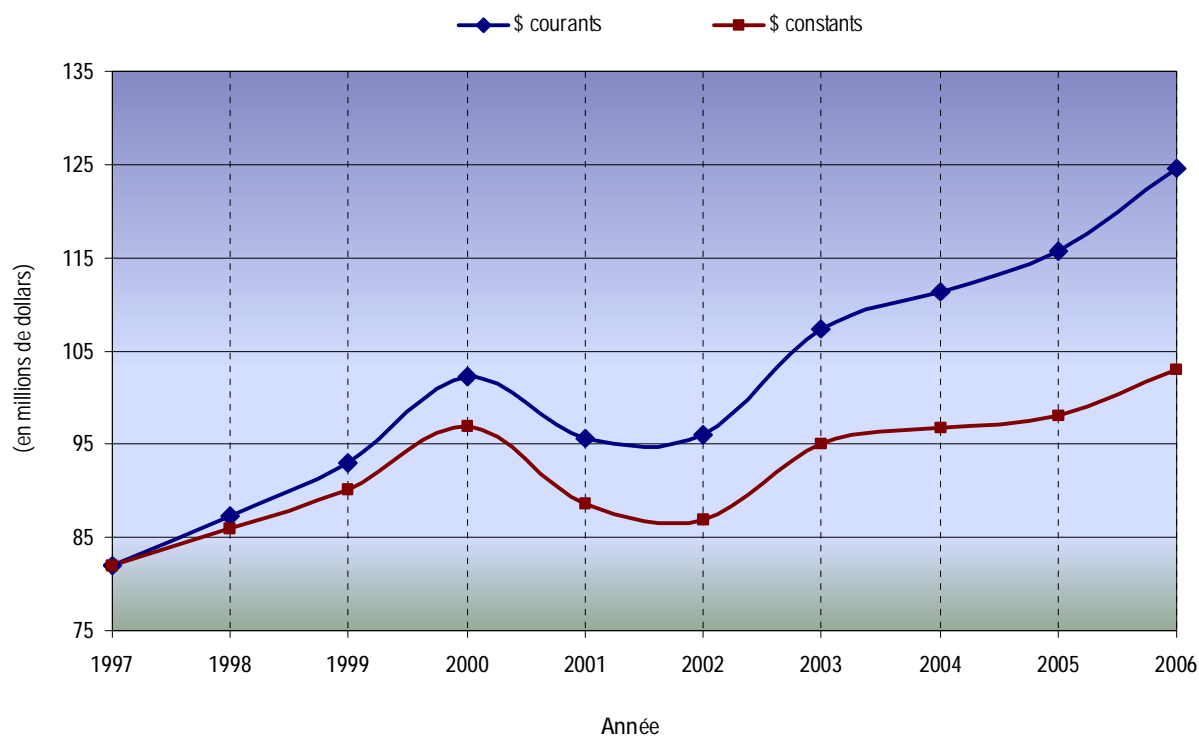
DETTE BRUTE ET NETTE DE LA STM (EXCLUANT LES TRAINS DE BANLIEUE)

(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
Dette brute	383,1	374,8	437,2	415,7	432,0	496,0	519,9	642,4	647,6	883,5	130,6 %
Dette nette	160,4	156,3	171,7	160,5	164,9	192,6	200,1	266,4	278,9	408,3	154,5 %



DÉPENSES BRUTES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS – AUTOBUS ET MÉTRO

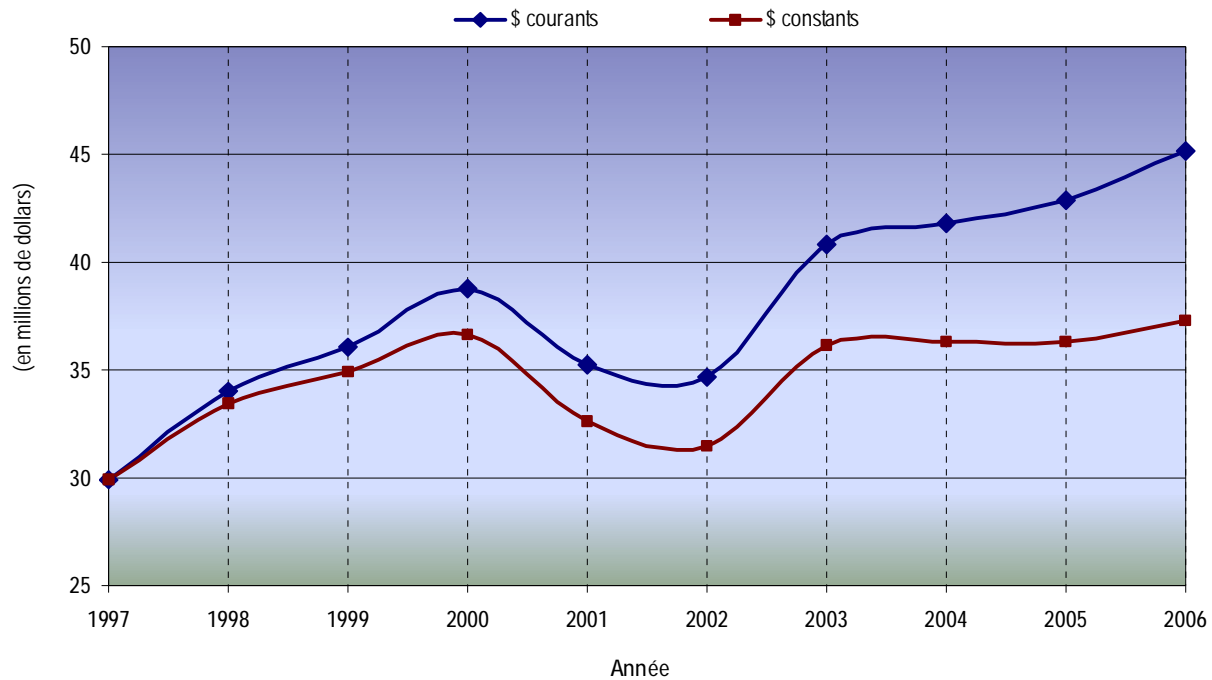
(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
PEPM	9,1	8,6	9,2	11,3	11,8	11,6	10,0	10,5	12,1	14,0	
Projets spéciaux	4,2	2,4	6,9	5,8	4,0	3,6	5,7	11,1	6,1	6,4	
Service de la dette	65,4	73,3	75,0	84,1	78,5	78,6	89,2	87,5	95,8	102,1	
Virement au fonds de roulement	3,3	3,1	2,0	1,1	1,4	2,2	2,4	2,2	1,7	2,0	
\$ courants	82,0	87,4	93,1	102,3	95,7	95,9	107,3	111,3	115,7	124,5	51,8 %
\$ constants	82,0	86,0	90,2	96,9	88,5	87,0	95,0	96,7	98,1	102,9	25,5 %



Note : Le service de la dette exclut la portion associée aux trains de banlieue, remboursée par l'AMT.

SERVICE DE LA DETTE NET – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
\$ courants	30,0	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	40,8	41,8	42,9	45,2	50,7 %
\$ constants	30,0	33,4	35,0	36,7	32,6	31,4	36,1	36,3	36,3	37,3	24,6 %



Note : Le service de la dette exclut la portion associée aux trains de banlieue, remboursée par l'AMT.

BUDGET 2006

TITRES DE TRANSPORT

- Titres de transport – Tarifs ordinaires et réduits
- Vente de titres
- Grille tarifaire – Villes nord-américaines

Budget 2006

TITRES DE TRANSPORT – TARIFS ORDINAIRES ET RÉDUITS

(en dollars)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Janvier 2003	Juillet 2003	2004	2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
CAM mensuelle												
Tarif ordinaire												
\$ courants	45,00	45,00	46,00	47,00	48,50	50,00	52,00	54,00	59,00	61,00	63,00	40,0 %
\$ constants	45,00	44,29	44,57	44,51	44,87	45,33	46,06	47,83	51,26	51,69	52,09	15,8 %
Tarif réduit												
\$ courants	19,00	19,00	19,50	20,00	22,50	25,00	26,00	27,00	31,00	32,50	33,75	77,6 %
\$ constants	19,00	18,70	18,90	18,94	20,81	22,67	23,03	23,91	26,93	27,54	27,90	46,9 %
CAM hebdo												
Tarif ordinaire												
\$ courants		12,00	12,25	12,50	13,50	14,00	15,00	16,00	18,00	18,00	18,50	54,2 %*
\$ constants		12,00	12,06	12,02	12,68	12,89	13,49	14,39	15,88	15,49	15,53	29,4 %*
Tarif réduit												
\$ courants		6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	7,50	8,00	9,50	9,75	10,25	70,8 %*
\$ constants		6,00	6,15	6,25	6,34	6,44	6,74	7,19	8,38	8,39	8,60	43,4 %*
Billets												
Tarif ordinaire												
\$ courants	1,33	1,33	1,38	1,38	1,42	1,50	1,58	1,67	1,83	1,88	1,92	44,0 %
\$ constants	1,33	1,31	1,33	1,30	1,31	1,36	1,40	1,48	1,59	1,59	1,59	19,1 %
Tarif réduit												
\$ courants	0,67	0,67	0,71	0,71	0,71	0,75	0,79	0,83	0,92	0,96	1,00	50,0 %
\$ constants	0,67	0,66	0,69	0,67	0,66	0,68	0,70	0,74	0,80	0,81	0,83	24,0 %
Espèces												
Tarif ordinaire												
\$ courants	1,85	1,85	1,90	2,00	2,00	2,25	2,25	2,50	2,50	2,50	2,50	35,1 %
\$ constants	1,85	1,82	1,84	1,89	1,85	2,04	1,99	2,21	2,17	2,12	2,07	11,7 %
Tarif réduit												
\$ courants	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,50	50,0 %
\$ constants	1,00	0,98	0,97	0,95	0,93	1,13	1,11	1,11	1,09	1,06	1,24	24,0 %
Carte touristique												
1 jour												
\$ courants	5,00	5,00	5,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	8,00	8,00	9,00	80,0 %
\$ constants	5,00	4,92	4,84	6,63	6,48	6,35	6,20	6,20	6,95	6,78	7,44	48,8 %
3 jours												
\$ courants	12,00	12,00	12,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	16,00	16,00	17,00	41,7 %
\$ constants	12,00	11,81	11,63	13,26	12,95	12,69	12,40	12,40	13,90	13,56	14,06	17,1 %

* Variation de 1998 à 2006

VENTE DE TITRES

(en millions de titres)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 2006	Variation % 1997-2006
CAM mensuelle											
Tarif ordinaire	2,71	2,71	2,35	2,26	2,36	1,98	2,07	2,11	2,16	2,18	-19,5 %
Tarif réduit	1,11	1,12	1,09	1,09	1,05	1,64	1,72	1,65	1,62	1,62	45,6 %
Total	3,82	3,83	3,44	3,35	3,41	3,62	3,79	3,76	3,78	3,79	-0,5 %
CAM hebdo											
Tarif ordinaire		0,30	2,05	2,76	2,74	2,45	2,10	1,65	1,56	1,58	-22,9%*
Tarif réduit		0,02	0,12	0,17	0,21	0,27	0,29	0,27	0,27	0,27	124,1%*
Total		0,32	2,17	2,93	2,95	2,72	2,39	1,92	1,83	1,85	-14,8%*
Billets											
Tarif ordinaire	40,80	42,00	37,80	36,90	37,40	38,78	37,65	36,50	35,10	35,56	-12,8 %
Tarif réduit	13,80	13,50	14,20	11,70	12,21	12,99	12,96	13,26	13,35	13,33	-3,4 %
Total	54,60	55,50	52,00	48,60	49,61	51,77	50,61	49,76	48,45	48,89	-10,5 %
Espèces											
Tarif ordinaire	24,50	23,20	23,00	24,30	25,60	21,58	18,90	19,23	19,85	21,68	-11,5 %
Tarif réduit	2,90	2,70	3,00	3,10	3,78	2,68	2,36	2,45	2,60	2,39	-17,4 %
Total	27,40	25,90	26,00	27,40	29,38	24,25	21,26	21,68	22,45	24,07	-12,2 %
Carte touristique (en milliers de titres)											
1 jour	78,10	63,70	82,20	55,80	47,80	50,40	55,36	59,09	57,57	57,57	-26,3%
3 jours	32,80	30,40	30,20	27,10	30,20	33,78	46,52	51,38	50,79	50,79	54,8%
Total	110,90	94,10	112,40	82,90	78,00	84,17	101,88	110,47	108,36	108,36	-2,3%

* Variation de 1999 à 2006, introduction de la CAM hebdo en septembre 1998

GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES

Tarifs ordinaires 2005*
(en dollars canadiens)

	Espèces	Billets	Carte mensuelle
Montréal	2,50 \$	1,88 \$	61,00 \$
Longueuil	3,25 \$	2,32 \$	68,00 \$
Laval	2,90 \$	2,56 \$	66,00 \$
Québec	2,50 \$	2,20 \$	63,40 \$
Ottawa	3,00 \$	2,40 \$	65,00 \$
Toronto	2,50 \$	2,00 \$	98,75 \$
Winnipeg	1,85 \$	1,80 \$	69,30 \$
Calgary	2,00 \$	1,75 \$	70,00 \$
Edmonton	2,00 \$	1,60 \$	59,00 \$
Vancouver	2,25 \$	1,80 \$	69,00 \$
Boston	2,60 \$	2,36 \$	83,91 \$
New York	2,36 \$	1,97 \$	89,82 \$
Chicago	2,36 \$	2,36 \$	88,64 \$
Atlanta	2,07 \$	2,07 \$	62,05 \$
Philadelphie	2,36 \$	1,54 \$	82,73 \$
Los Angeles	1,77 \$	1,60 \$	61,46 \$

Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 9 novembre 2005 (1,00 \$ US = 1,1819 \$ CA)

* Au moment de la publication du livre du budget 2006, les tarifs 2006 des autres villes n'étaient pas disponibles.

BUDGET 2006

ANNEXE

- Définition des types de revenus
- Définition des types de dépenses

DÉFINITION DES TYPES DE REVENUS

Autres revenus d'exploitation

Revenus autonomes, tels que les revenus de publicité, les revenus de location ou de service et la participation au bénéfice net des filiales.

Contribution – révision du cadre financier

Compensation financière à venir des différents paliers de gouvernement.

Contribution du Réseau de transport de Longueuil – ligne 4

Montant versé par le Réseau de transport de Longueuil, représentant sa contribution aux coûts d'exploitation et d'immobilisations de la ligne 4 du métro.

Contribution municipale

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

Contributions régionales – aide métropolitaine – autobus

Compensation de 50 ¢ par passager, versée par l'AMT pour les coûts d'exploitation du réseau d'autobus métropolitain.

Contributions régionales – aide métropolitaine – intégration tarifaire

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

Contributions régionales – aide métropolitaine – métro

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

Contributions régionales – équipements métropolitains

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

Contributions régionales – financement de la dette – trains de banlieue

Remboursement par l'AMT du coût de financement de la dette des trains de banlieue.

Déficit reporté

Montant provenant de l'exercice financier antérieur, caractérisé par un excédent des dépenses sur les revenus.

Revenus-voyageurs – recettes métropolitaines

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

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

Méthode de partage : le premier montant de 18,50 \$ par titre est versé en proportion des déplacements sur chaque réseau d'une zone tarifaire. Le solde du montant à partager par zone est ensuite réparti en proportion des passagers-kilomètres parcourus sur chaque réseau.

Revenus-voyageurs – titres STM

Revenus provenant de la vente de titres CAM, CAM hebdo, billets, espèces et cartes touristiques.

Revenus-voyageurs – transport adapté

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

Subvention du gouvernement au transport adapté

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

Subventions du gouvernement liées aux investissements

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

DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

Amortissement des passifs salariaux

Issu d'un changement de pratiques comptables en vigueur le 1^{er} janvier 2000, il correspond aux salaires et avantages sociaux, telles les vacances et les banques de maladie accumulées au 31 décembre 1999. La dépense est imputée sur une période coïncidant avec les années de service à venir des employés visés. Cette période ne peut excéder 20 ans.

Avantages sociaux conventionnés

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

Cotisations aux régimes publics

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

Coût de la CSST

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

Dépenses diverses

Coûts pour l'impression des titres de transport, les communications, les commissions sur la vente des titres, la publicité, la formation et autres.

Dépenses imprévues

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

Dépenses majeures

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

Énergie, taxes et permis

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

Financement des opérations

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

Heures supplémentaires

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

Location

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

Matériel et fournitures

Coûts des matériaux requis à la réparation et à l'entretien des véhicules et des bâtiments, aux achats de petits outillages, d'équipements et de fournitures de bureau. Sous cette rubrique, sont également comptabilisés les frais généraux servant au calcul du coût de fabrication des pièces au Réseau des autobus.

Primes diverses et autres paiements

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

Programme d'entretien périodique majeur (PEPM)

Coûts des projets financés par le budget d'exploitation, requis pour réaliser les réparations majeures afin de maintenir en bon état de fonctionnement les équipements et les installations ayant atteint la moitié de leur vie utile. Comprend également des programmes de remplacement et de conformité aux normes environnementales et de santé et sécurité au travail.

Projets spéciaux

Dépenses liées à la réalisation des projets en lien avec le plan d'affaires, de même qu'à l'accomplissement de projets informatiques et à la licence corporative du système intégré d'entreprise R/3 de SAP.

Rémunération de base

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

Service de la dette

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

Services professionnels

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

Services techniques et autres services

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

Virement au fonds de roulement

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

Remerciements

L'élaboration du budget 2006 est le fruit du travail d'un grand nombre d'employés de la Société. Votre collaboration, votre dévouement, votre engagement, sont des facteurs clés qui ont permis, encore cette année, de présenter le Budget 2006.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui y ont contribué, tout particulièrement le personnel de la Division – budget et information de gestion au Service des finances et de la trésorerie.

Sylvain Gonthier

Le directeur exécutif

Direction exécutive – Gestion des services partagés