

DÉPLACER RÉALISER RÉUSSIR

Rapport financier annuel 2012





DEUX PRIX MERCURIADES POUR LA STM!

La STM s'est particulièrement démarquée dans le cadre du 32^e concours Les Mercuriades de la Fédération des chambres de commerce du Québec. L'entreprise a reçu deux Mercures Administration publique dans les catégories *Accroissement de la productivité et Développement durable*.

Plus de 800 gens d'affaires étaient présents lors de la soirée de gala qui s'est tenue au Palais des congrès de Montréal, le 12 avril 2012, sous la présidence d'honneur de Mme Monique F. Leroux, présidente et chef de la direction du Mouvement Desjardins. M. Yves Devin, alors directeur général de la STM, a reçu ces prix prestigieux des mains de M. Alain Paquet, alors ministre délégué aux Finances.

TABLE DES MATIÈRES



INTRODUCTION

Gouvernance	
Le conseil d'administration	5
Les comités et leur rôle	6
Le comité de vérification	7
Organisation de la STM	8
Mot de la direction	10
Analyse des états financiers consolidés	13

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière	23
Rapport de l'auditeur indépendant du vérificateur général de Montréal	24
Rapport de l'auditeur indépendant	26
États financiers consolidés	
État consolidé des résultats	29
Conciliations à des fins fiscales	
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé	30
Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales consolidé	31
État consolidé de la situation financière	32
État consolidé de la variation de la dette nette	33
État consolidé des flux de trésorerie	34
Charges par objet consolidées	35
Notes complémentaires	36
Tableaux complémentaires	
Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé	58
Tableau 2 - Endettement total net à long terme consolidé	62

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES NON AUDITÉES

Résultats d'exploitation à des fins fiscales consolidés	64
Revenus par nature consolidés	65
Charges par fonction consolidées	68
Financement des immobilisations	70
Dette à long terme	71
Ratios financiers	74

INTRODUCTION

MISSION DE L'ENTREPRISE

La STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal et contribue à la qualité de vie des citoyens et au développement durable. L'entreprise développe et exploite pour sa clientèle un réseau intégré de métro et de bus ainsi qu'un service de transport adapté. Elle assure des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables. Ses clients, ses employés ainsi que ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût.

GOUVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de la Société est désigné par le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal parmi les membres de son conseil ordinaire et des conseils des autres municipalités dont le territoire est compris dans l'agglomération. Par ailleurs, trois membres du conseil sont choisis parmi les résidents de l'agglomération, dont deux clients des services de transport collectif et un client des services de transport adapté. La désignation de deux clients des services du transport collectif doit notamment permettre de faire accéder au conseil d'administration au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

Le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal nomme parmi les membres du conseil d'administration qui en sera le président et le vice-président. Son président, M. Michel Labrecque, assume ses fonctions à temps plein.

Le conseil d'administration est représentatif des valeurs de diversité et de pluralité prônées par la Société. Au 31 décembre 2012, il était composé de six élus municipaux et de trois représentants des clientèles, regroupant trois femmes et six hommes.



Michel Labrecque

Président du conseil d'administration
Représentant des clients
du transport collectif



Edward Janiszewski

Maire de la Ville de
Dollard-des-Ormeaux



Marvin Rotrand

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



Monica Ricourt

Conseillère d'arrondissement
Ville de Montréal
District Ovide-Clermont
Arrondissement de
Montréal-Nord



Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement
Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine



Marie Turcotte

Représentante des clients
du transport adapté



Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal
District Côte-de-Liesse
Arrondissement de
Saint-Laurent



Dominic Perri

(Fin du mandat, janvier 2013)
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de
Saint-Léonard



Claudia Lacroix Perron

Représentante des clients du
transport collectif (membre
âgée de moins de 35 ans)



Elsie Lefebvre

(Depuis janvier 2013)
Conseillère de la Ville de Montréal
District Villeray
Arrondissement Villeray - Saint-Michel -
Parc-Extension



Richard Bergeron

(Depuis janvier 2013)
Conseiller de la Ville de Montréal
District de Jeanne-Mance
Arrondissement Plateau-Mont-Royal

Rôle et responsabilités

Le conseil d'administration exerce les fonctions et les pouvoirs de la Société et en détermine les grandes orientations. Il adopte le plan stratégique de développement du transport collectif sur le territoire qu'elle dessert. Il adopte annuellement le budget, le plan d'effectif et le programme triennal d'immobilisations. Il établit les différents titres de transport et en fixe les tarifs. Il approuve, abolit ou remplace les lignes de transport collectif et approuve les modifications permanentes aux parcours.

LES COMITÉS ET LEUR RÔLE

Afin de contribuer à la bonne gouvernance de la Société et pour l'assister dans l'exercice de ses fonctions, le conseil d'administration s'est doté de comités techniques dont chacun est dédié à un domaine d'intervention spécifique. Ces comités ont, pour la plupart, été créés entre 2006 et 2008, dans le cadre de la démarche de révision des règles de gouvernance, pour mener à bien les activités de la Société. Ils sont composés de membres du conseil d'administration et d'experts externes indépendants.

Le président du conseil d'administration est membre d'office de tous les comités. La secrétaire générale assiste aux rencontres et agit comme secrétaire permanente de tous les comités sans toutefois en être membre.

COMITÉ SERVICE À LA CLIENTÈLE

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de service de transport collectif que la Société offre à ses clients ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées. Afin de prendre le pouls de la clientèle, le comité organise chaque année des consultations publiques.

COMITÉ RESSOURCES HUMAINES

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des ressources humaines de la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées. Il étudie et évalue annuellement le rendement du directeur général par rapport aux objectifs individuels et d'entreprise spécifiques préétablis et fixe sa rémunération annuelle à l'intérieur des paramètres établis par le conseil. Le comité s'adjoit au besoin des experts externes qui comparent et effectuent un étalonnage de la rémunération des cadres dans les sociétés publiques québécoises et dans les sociétés de transport public nord-américaines.

COMITÉ FINANCES

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des activités financières de la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité a pour mandat d'encadrer les fonctions de la Vérification générale de la STM (interne) et d'audit externe et d'assurer le suivi des recommandations émanant de ces fonctions. Ce mandat vise ultimement à contribuer à l'amélioration des moyens et des solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires opérationnelles et administratives de la Société ainsi que de la présentation et de la divulgation de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats.

COMITÉ GOUVERNANCE ET ÉTHIQUE

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

COMITÉ MAINTIEN DES ACTIFS, PROJETS MAJEURS ET ENVIRONNEMENT

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier pour assurer le maintien des actifs de la STM (équipements et systèmes d'exploitation, infrastructures et parc informatique) ainsi que la réalisation des projets majeurs appuyant la mise en œuvre de son Plan stratégique 2020 et la gestion de la politique environnementale de la Société. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

COMITÉ OPÉRATIONNEL

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des opérations de la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

COMITÉ DES ARTS ET DU PATRIMOINE ARTISTIQUE

Le comité a pour mandat de favoriser l'intégration de l'art dans le réseau de transport de la Société et de s'intéresser à la protection, à la conservation, au bon usage et à la mise en valeur des biens patrimoniaux artistiques détenus par la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

Monsieur Yves Gauthier, FCPA, FCA

Président

Vice-président, Programmes internationaux
CCAF – FCVI inc.

Monsieur Michel Labrecque

Vice-président

Président du conseil d'administration

Monsieur Francesco Miele

Membre

Conseiller de la Ville de Montréal - district Côte-de-Liesse
Arrondissement de Saint-Laurent

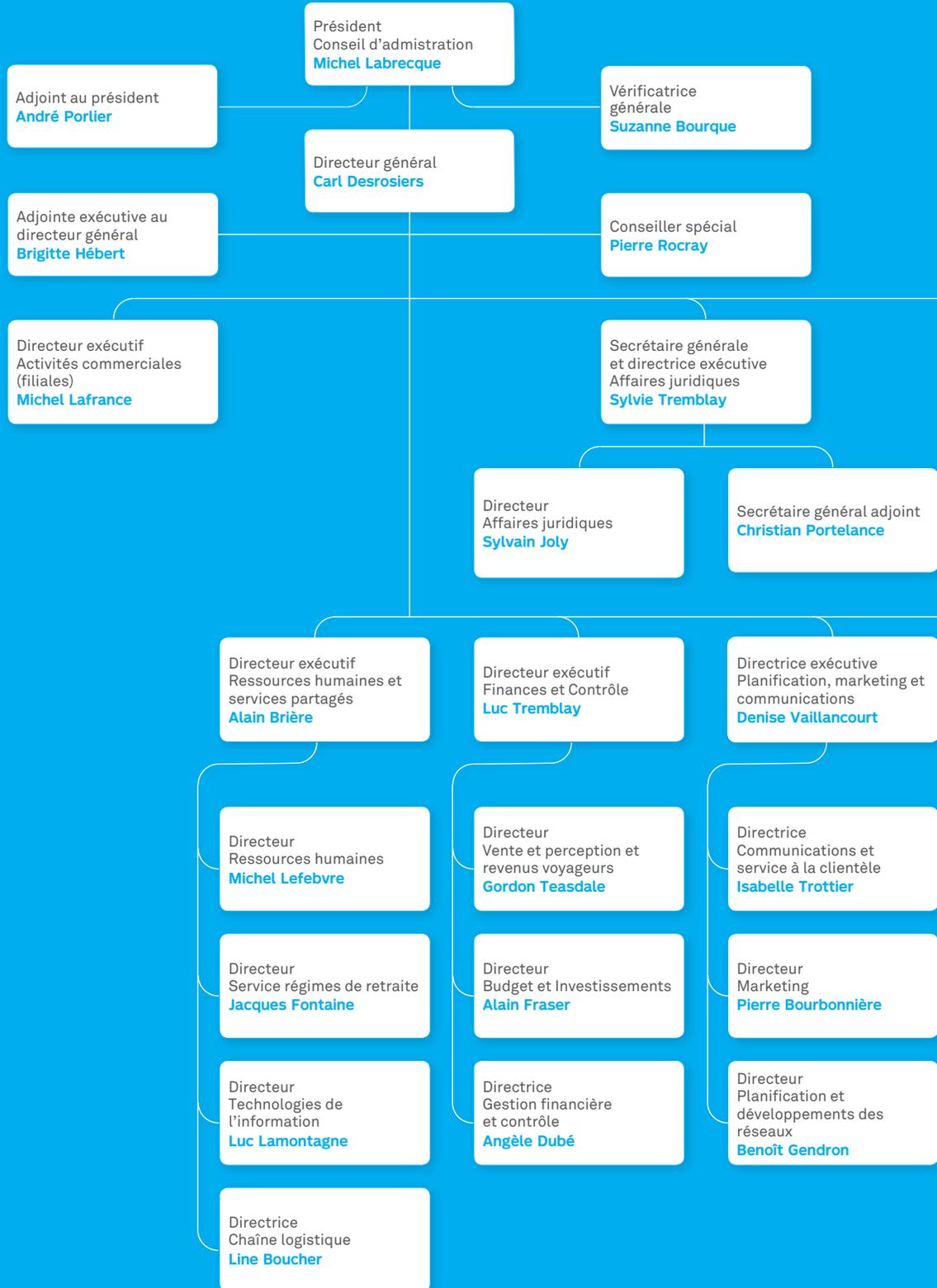
Monsieur Yves J. Beauchesne, CPA, CA, MBA, D. Fisc.

Membre externe

Vice-président principal - Finances et administration
DATSIT Studios inc.

ORGANISATION DE LA STM

Au 31 décembre 2012



Directeur exécutif
Gestion des projets
majeurs
Pierre Dauphinais

Directeur principal
Gestion des projets
majeurs
Pierre Vézina

Directrice principale
Affaires publiques
Odile Paradis

Directeur exécutif
Relations externes et
planification stratégique
Stéphane Forget

Directrice principale
Planification stratégique
et innovations
Céline Desmarteau

Directeur exécutif
Métro
Dominique Lemay

Directeur
Entretien du matériel
roulant
Carl Arseneault

Directeur
Entretien équipements
fixes
Christian Thibault

Directrice
Exploitation des stations
Marie-Claude Léonard

Directrice
Sûreté et contrôle
Nevine Tadros

Directeur délégué
Serge Dupont

Directeur
Exploitation des trains
Sylvain Duquette

Directeur exécutif
Autobus
André Poisson

Directeur
Livraison du service
Marc Vendette

Directeur
Transport adapté
Mario Gagnon

Directrice
Entretien des véhicules
Renée Amilcar

Directeur
Projets spéciaux
Serge Jolin

Directeur exécutif
Services techniques
François Chamberland

Directeur
Entretien des
infrastructures
Minh Truong



Carl Desrosiers
Directeur général



MOT DE LA DIRECTION

Une fois de plus, l'engouement des Montréalais pour le transport collectif s'est confirmé avec les résultats d'achalandage de 2012. En effet, nous avons atteint un record historique de 412,6 millions de déplacements selon les moyens d'estimation que nous utilisons, soit une croissance de 1,9 % par rapport à 2011, et ce, tout en obtenant un taux de satisfaction générale de la clientèle de 88 %, un sommet comparativement à 84 % en 2006. Depuis 2007, la STM a complété avec succès son *Programme d'amélioration des services de transport en commun 2007-2011* (PASTEC) en augmentant son offre de service globale (métro et bus) de 25 % alors que l'objectif de croissance fixé par le gouvernement du Québec était de 16 %.

Cet excellent résultat est en bonne partie tributaire du PASTEC, un programme financé à parts égales entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'agglomération de Montréal. Le MTQ a reconduit le programme en 2012 et 2013 en attendant la fin des travaux visant la mise en place d'un nouveau programme en 2014. Depuis 2006, la contribution de l'agglomération de Montréal a progressé de près de 34 % pour atteindre 372,9 M\$ en 2012. Au plan des dépenses d'investissement, elle a injecté 2,8 M\$ supplémentaires en 2012 portant à 95,5 M\$ sa contribution au programme de subvention de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

Dans cette foulée, la STM termine l'année avec un léger surplus de 4,1 M\$, soit l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé. La gestion rigoureuse des dépenses, telle que reconnue par les agences de notation Moody's (Aa2) et Standard & Poor's (A+), combinée au report de certains investissements, ont permis à la Société de combler le manque à gagner de 10 M\$ prévu à son budget. Ce manque à gagner découlait de revenus moindres qu'escomptés lors de l'implantation de la taxe sur le carburant en mai 2010. En effet, bien que les fondements de cette entente soient pertinents, cette situation soulève l'importance de réviser certains des paramètres de cette dernière et le besoin de nouvelles sources de revenus pour le transport collectif.



Luc Tremblay, CPA, CA
Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle

En 2012, la STM a réalisé des investissements importants dans ses immobilisations afin de remplacer ses actifs qui ont en majorité atteint leur durée de vie utile. Ainsi, les principales acquisitions de l'exercice proviennent de l'achat de bus pour un montant de 26,3 M\$, du programme de rénovation des équipements fixes du métro pour un montant de 51,5 M\$, du remplacement des infrastructures qui serviront à l'entretien des nouvelles voitures du métro pour un montant de 77,4 M\$, de la construction du nouveau centre de transport Stinson pour un montant de 19,5 M\$ et du programme de rénovation des stations de métro visant le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro pour un montant de 20,8 M\$.

Ces investissements réalisés en 2012, bien qu'ils soient inférieurs aux prévisions du programme triennal d'immobilisations (PTI) de la Société, créent une pression importante sur le service de la dette de la STM et sur son budget d'exploitation, et ce, malgré les subventions de ses partenaires que sont les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que l'agglomération de Montréal. Voilà le véritable enjeu des prochaines années.

Il appert toutefois que les ressources financières demeureront insuffisantes pour atteindre les objectifs du *Plan stratégique 2020*, et ce, même en tenant compte des contributions soutenues de la clientèle, de l'agglomération de Montréal et des autres villes de la région métropolitaine. Dans la foulée du consensus régional établi au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et dont le rapport a été rendu public le 16 août 2012, la STM préconise depuis plusieurs années une participation accrue des automobilistes de la région de Montréal au financement du transport collectif. L'ouverture démontrée par le gouvernement du Québec à étudier ces recommandations constitue une bonne nouvelle pour le transport collectif et pour son développement. En ce sens, le *Rapport financier 2012* pose à nouveau la question cruciale des nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes dont la STM pourra disposer afin de répondre plus adéquatement aux demandes croissantes et justifiées de la clientèle actuelle et future du transport collectif.



29-804

www.stm.info

www.stm.info

00

29-804

NOVB

US = 50 AUTOS
INS SUR LA ROUTE

PRODIGES STM

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

FAITS SAILLANTS

(en milliers de dollars)

		2012	2011
	Budget	Réalisations	Réalisations
REVENUS DE FONCTIONNEMENT			
Revenus-clients	565 385	563 602	533 249
Contributions et subventions	619 714	607 633	567 221
Autres revenus	54 400	55 797	48 714
	1 239 499	1 227 032	1 149 184
CHARGES			
Service bus et métro avant allègement relatif aux avantages sociaux futurs	1 201 694	1 188 358	1 104 143
Allègement relatif aux avantages sociaux futurs	33 408	21 855	69 157
Service bus et métro	1 235 102	1 210 213	1 173 300
Service de transport adapté	65 852	61 784	57 465
Intérêts et frais de financement	90 684	73 622	64 056
	1 391 638	1 345 619	1 294 821
ÉLÉMENTS DE CONCILIATION À DES FINS FISCALES	(152 139)	(122 649)	(151 358)
CHARGES ET ÉLÉMENTS DE CONCILIATION À DES FINS FISCALES	1 239 499	1 222 970	1 143 463
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT DE L'EXERCICE À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ	-	4 062	5 721
ACTIF TOTAL		4 528 818	4 224 108
PASSIF		2 336 003	2 072 768
EXCÉDENT ACCUMULÉ		2 192 815	2 151 340
		4 528 818	4 224 108
Acquisitions d'immobilisations	574 803	244 292	360 286
Émission de dette à long terme	495 400	346 300	354 150
Dette à long terme	2 084 670	1 940 216	1 684 378
Endettement total net à long terme		527 334	513 645
Liquidités provenant du fonctionnement		214 702	366 869
Achalandage (en millions de déplacements)	410,0	412,6	404,8
Revenus du fonds d'amortissement (inclus dans les Autres revenus)	11 806	14 583	14 663
Rendement du fonds d'amortissement en %	4,00 %	2,97 %	7,48 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à court terme	1,18 %	1,13 %	1,12 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à long terme	4,51 %	4,42 %	4,67 %
Cote de crédit selon les firmes de notation :			
Moody's		Aa2	Aa2
Standard & Poor's		A+	A+

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

RÉFÉRENTIEL COMPTABLE (NOTE 2)

En tant qu'autre organisme du secteur public, la Société applique les Normes comptables canadiennes pour le secteur public édictées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public. Le choix de ce référentiel est conforme aux dispositions législatives prévues dans sa Loi constitutive et répond aux besoins de ses principaux utilisateurs.

Selon la classification faite par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (le MAMROT), ses états financiers consolidés comprennent des renseignements sur les particularités de la comptabilité des administrations municipales au Québec en conformité avec les Normes comptables canadiennes du secteur public, tout en reflétant les dispositions législatives qui influencent la présentation de l'information financière. De plus, la Société présente certaines informations financières établies à des fins fiscales: l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé, l'excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales consolidé, la ventilation de l'excédent accumulé consolidé et l'endettement total net à long terme consolidé. Les composantes de l'excédent accumulé consolidé ne sont pas présentées dans l'état consolidé de la situation financière mais dans un tableau complémentaire (tableau 1).

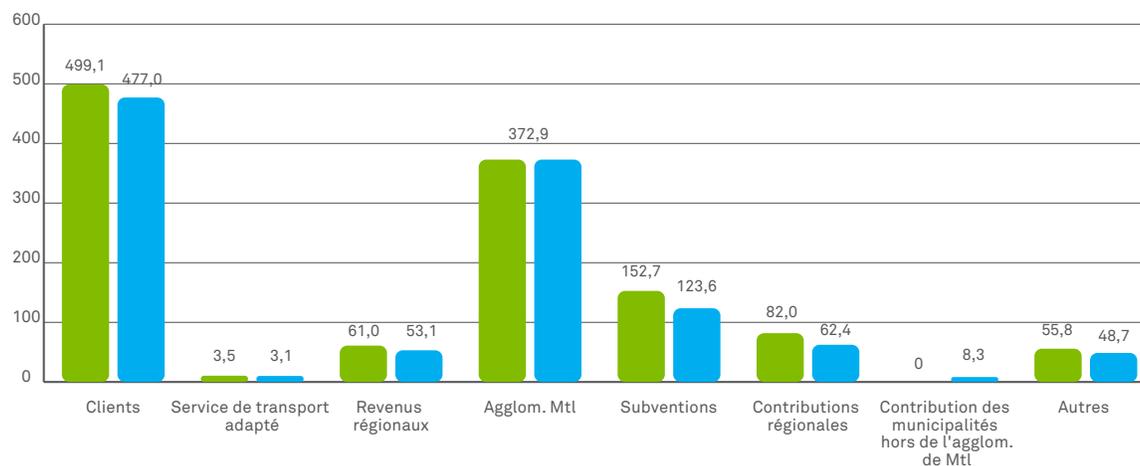
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ

REVENUS DE FONCTIONNEMENT

Les revenus de fonctionnement sont en hausse de 77,8 M\$ (+6,8 %) par rapport à 2011 mais affichent un écart défavorable de 12,5 M\$ (1,00 %) par rapport au budget.

REVENUS DE FONCTIONNEMENT (en millions de dollars)

2012 2011



ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Les revenus-clients composés du service bus et métro, du service de transport adapté et des revenus régionaux, ont augmenté de 30,4 M\$ (5,7 %) par rapport à 2011 pour se chiffrer à 563,6 M\$ en 2012. Les revenus du service bus et métro sont passés de 477,0 M\$ à 499,1 M\$ en 2012, ce qui représente une augmentation de 4,6 % qui se situe au-dessus de la hausse tarifaire moyenne de 4 %.

REVENUS-CLIENTS (en millions de dollars)



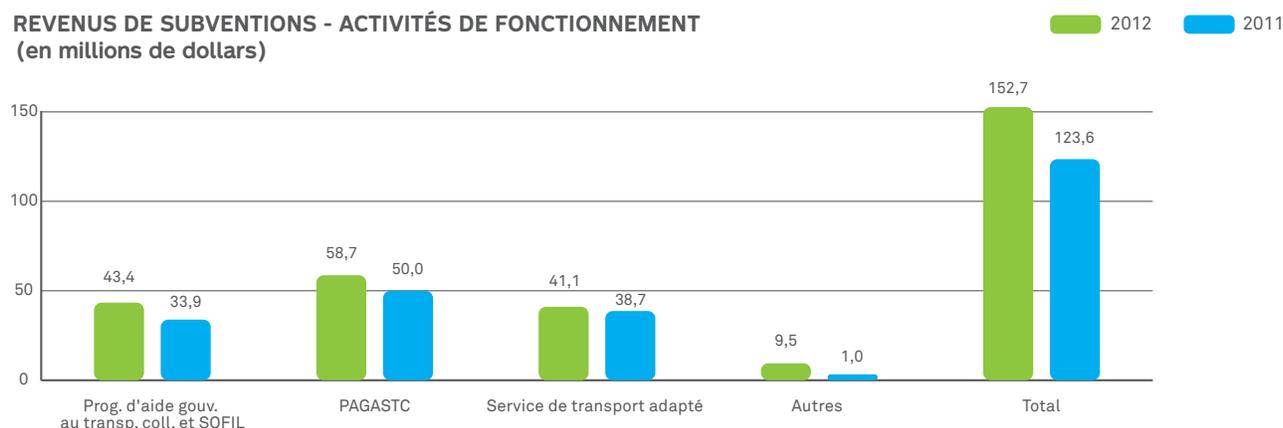
Référence: Note 4 des états financiers consolidés

Les revenus régionaux ont pour leur part augmenté de 7,9 M\$ (14,9 %) principalement causé par la nouvelle tarification à Longueuil qui exige un titre TRAM zone 3 depuis le 1er janvier 2012 (+ 5,0 M\$) et la hausse pondérée des tarifs de l'AMT de 3,4 % (+ 2,0 M\$).

La contribution de l'agglomération de Montréal, s'est maintenue au même niveau qu'en 2011, soit 372,9 M\$.

Au chapitre des subventions, le gouvernement du Québec a accru sa contribution de 29,1 M\$ par rapport à l'exercice précédent. Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC) affiche une hausse de 8,7 M\$ suite à la croissance de l'offre de service bus. Ce programme vise à soutenir les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) dans leurs efforts pour bonifier l'offre de service de transport en commun à la population. Il permet aux organismes de transport de recouvrer 50 % des dépenses de fonctionnement admissibles. Ce programme a été prolongé pour 2012 et 2013. Pour 2012, il a été bonifié haussant la subvention à un montant maximal de 61,4 M\$.

REVENUS DE SUBVENTIONS - ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT (en millions de dollars)



Référence: Note 5 des états financiers consolidés

Les revenus de fonctionnement relatifs au service de dette ont augmenté de 9,5 M\$ par rapport à 2011. En 2012, le gouvernement du Québec a accru sa participation aux mesures de mitigation concernant l'Échangeur Turcot de 3,7 M\$. De plus, la Société a reçu une subvention de 4,7 M\$ couvrant 75 % des dépenses admissibles encourues au cours d'exercices antérieurs relativement aux honoraires juridiques dans le cadre de l'acquisition des nouvelles voitures de métro AZUR (MPM-10). La subvention à recevoir a été enregistrée au cours de l'exercice au cours duquel elle a été accordée.

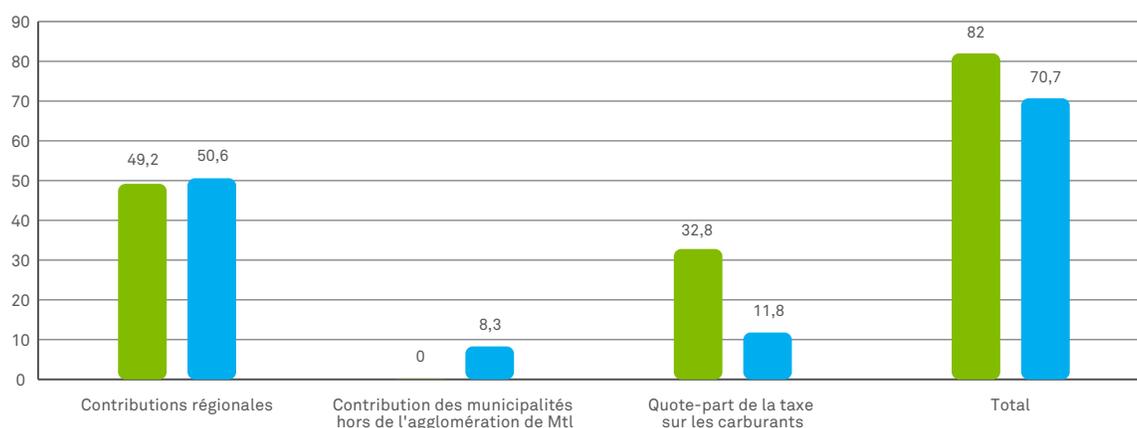
ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

REVENUS DE FONCTIONNEMENT (SUITE)

Les contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal affichent une progression de 11,3 M\$ par rapport à 2011 laquelle est tributaire des deux principaux éléments suivants: la contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal relativement à l'entente métro est abolie, ce qui représente une baisse de 8,3 M\$ et la quote-part de la taxe sur les carburants affiche une hausse de 21,0 M\$ en tenant compte d'ajustements relatifs aux exercices antérieurs d'un montant de 7,9 M\$. Rappelons que depuis 2010, les contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal font l'objet d'une entente entre les municipalités de la CMM qui vise à revoir la répartition des sources de revenus métropolitaines. Considérant que les changements législatifs requis n'ont pas été entérinés par Québec, c'est via des décrets que le partage de la majoration de la taxe sur l'essence s'effectue. Un premier décret couvrait les années 2010 et 2011 alors qu'un nouveau décret, émis en janvier 2013, couvre les années 2012 et 2013.

CONTRIBUTIONS RÉGIONALES ET DES MUNICIPALITÉS HORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL (en millions de dollars)

2012 2011



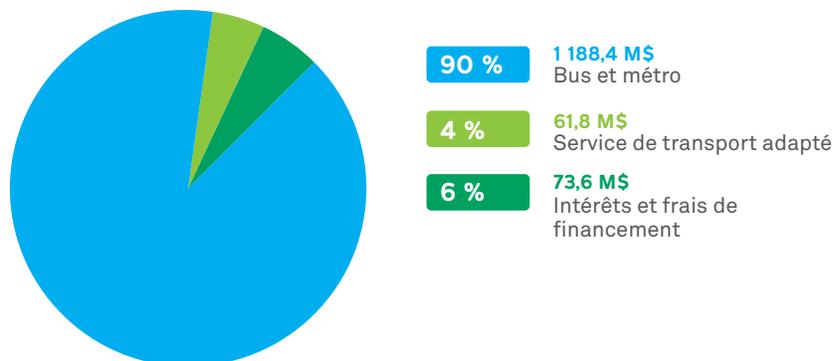
Référence: Note 6 des états financiers consolidés

Les autres revenus, incluant les revenus du fonds d'amortissement, affichent une hausse de 7,1 M\$ par rapport à 2011, notamment à cause des revenus de ristournes d'assurances résultant d'un excédent des primes sur les réclamations pour un montant de 4,3 M\$.

CHARGES

Les charges affichent une augmentation de 50,8 M\$ par rapport à 2011, mais l'écart réel sans tenir compte de l'allègement relatif aux avantages sociaux futurs représente une augmentation de 98,2 M\$. Cette hausse marquée provient du service bus et métro qui présente une augmentation de 84,3 M\$ pour lequel les charges sont passées de 1 104,1 M\$ en 2011 à 1 188,4 M\$ en 2012. Par ailleurs, le service de transport adapté ainsi que les intérêts et frais de financement affichent respectivement une hausse de 4,3 M\$ et de 9,6 M\$.

RÉPARTITION DES CHARGES



ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La hausse des coûts du service bus et métro par rapport à 2011 est en partie attribuable à la bonification de l'offre de service qui a généré une hausse approximative de 6,2 % du kilométrage des bus. Cette augmentation a généré des coûts additionnels d'environ 31,2 M\$ au service des bus dont 50 % sont assumés par le gouvernement du Québec. De plus, une hausse des coûts de 2,6 M\$ est due à plusieurs éléments dont les mesures transitoires en prévision des nouvelles voitures de métro AZUR. Au niveau des charges par objet, le total de la rémunération et des charges sociales est de 793,9 M\$ en 2012 et 744,4 M\$ en 2011 en excluant l'allègement relatif aux avantages sociaux futurs de 21,9 M\$ en 2012 et de 69,2 M\$ en 2011. L'augmentation de 49,5 M\$ (+6,6 %) s'explique par l'ajout de 433 effectifs à temps complet (+39,2 M\$) et la croissance des salaires (+10,3 M\$) tel que prévu aux conventions collectives.

L'augmentation des charges du service de transport adapté par rapport à 2011 résulte d'une croissance globale de 6,9 % des déplacements.

Les intérêts sur la dette à long terme ont augmenté de 9,5 M\$. Cette hausse découle de l'augmentation des emprunts servant à financer les nouveaux investissements. Les intérêts sur la dette à court terme se sont maintenus au même niveau que l'exercice précédent puisque le taux d'intérêt moyen de l'exercice et les sommes empruntées sont demeurées stables.

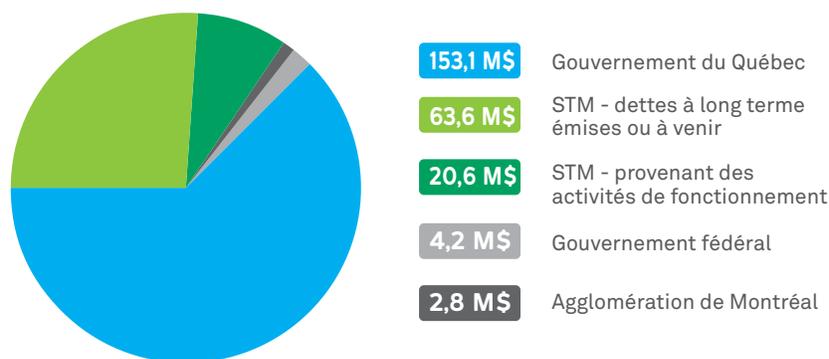
Les frais de financement sont inférieurs de 17,1 M\$ par rapport au budget puisque la Société prévoyait des investissements et, conséquemment, des emprunts plus élevés au cours de l'exercice 2012. De plus, le budget ne prévoyait pas la capitalisation d'intérêts à long terme au coût des immobilisations. Ces intérêts représentent 12,9 M\$ en 2012 (16,1 M\$ en 2011).

EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ

Les acquisitions d'immobilisations (244,3 M\$) ainsi que les dépôts sur les achats de voitures de métro et bus (92,1 M\$) ont totalisé 336,4 M\$ en 2012, ce qui représente un écart de 238,4 M\$ par rapport au budget et de 85,3 M\$ par rapport à 2011. La principale cause de l'écart par rapport au budget est le report dans le temps de certains travaux prévus.

Conséquence directe du ralentissement au niveau des acquisitions d'immobilisations, les revenus d'investissement se sont élevés à 160,1 M\$ en 2012, ce qui représente un écart de 282,4 M\$ par rapport au budget et une baisse de 83,3 M\$ par rapport à 2011. Quant au financement à long terme, il affiche une diminution de 12,5 M\$ par rapport au budget et une augmentation de 54,1 M\$ par rapport à 2011.

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES AQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS DE 244,3 M\$



Les subventions provenant du gouvernement du Québec se détaillent comme suit: 117,0 M\$ provenant du programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes, 15,9 M\$ provenant du programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), 17,9 M\$ provenant du programme pour les mesures de mitigation de l'Échangeur Turcot, 2,1 M\$ provenant du programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun et 0,2 M\$ provenant du programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

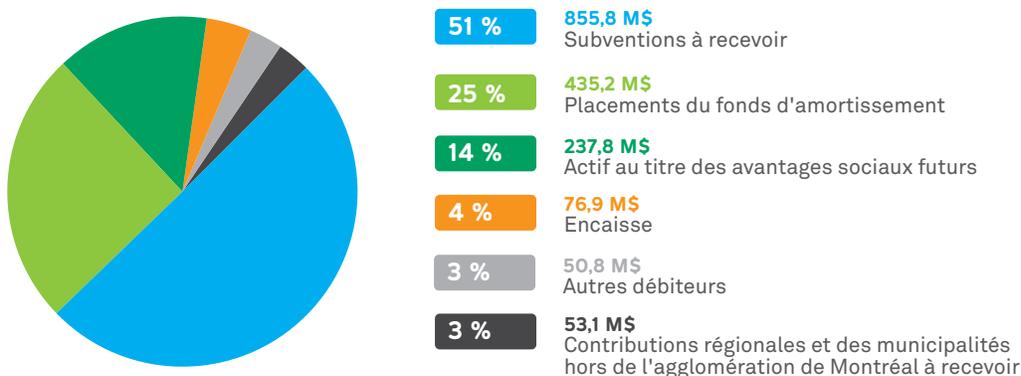
ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers sont constitués principalement des subventions à recevoir (51 %), des placements du fonds d'amortissement (25 %) et des actifs au titre des avantages sociaux futurs (14 %). Au global, ils affichent une hausse de 142,4 M\$ par rapport à 2011. Cette dernière est principalement attribuable à l'augmentation de 53,2 M\$ au niveau de l'encaisse, de 68,8 M\$ au niveau des placements du fonds d'amortissement, ainsi que de 24,9 M\$ au niveau des contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir.

RÉPARTITION DES ACTIFS FINANCIERS



PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT (NOTE 9)

Les placements du fonds d'amortissement sont composés de 16 fonds dédiés au remboursement de certaines dettes à long terme. Au 31 décembre 2011, les placements du fonds d'amortissement s'élevaient à 366,4 M\$. Au cours de l'exercice 2012, des contributions de 91,3 M\$ (90,6 M\$ en 2011) ont été effectuées, auxquelles un montant de 37,1 M\$ (0,0 M\$ en 2011) a été prélevé afin de rembourser une partie de la dette à long terme, et des revenus de 14,6 M\$ (14,7 M\$ en 2011) ont été générés par les placements. Le solde des placements du fonds d'amortissement s'établit donc à 435,2 M\$ au 31 décembre 2012.

Afin de mieux positionner la Société face à l'expectative d'une hausse des taux d'intérêts, le solde d'encaisse a été maintenu à un niveau élevé pendant l'exercice. Cette stratégie a résulté en un rendement des fonds d'amortissement, calculé en tenant compte de la valeur marchande de 2,97 % pour l'exercice 2012. Le rendement annuel moyen depuis la mise en place de la politique de placement des fonds d'amortissement en 2005 est de 5,16 %, lequel est supérieur à la cible à long terme de 4,00 %.

CONTRIBUTIONS RÉGIONALES ET DES MUNICIPALITÉS HORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL À RECEVOIR

La hausse de 24,9 M\$ provient essentiellement de la quote-part de la taxe sur les carburants suite à l'adoption tardive en janvier 2013 du décret couvrant les années 2012 et 2013, les modalités et conditions de versement étant dictées par ce dernier.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (NOTE 12)

Ce poste comprend les montants constatés à l'état de la situation financière pour les régimes de retraite ainsi que les autres avantages complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi. Au 31 décembre 2012, l'actif au titre des avantages sociaux futurs s'élevait à 237,8 M\$ (251,4 M\$ en 2011). Ce montant de 237,8 M\$ est composé des deux éléments suivants: un actif de 351,2 M\$ pour les régimes de retraite et un passif de 113,4 M\$ pour les avantages complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi.

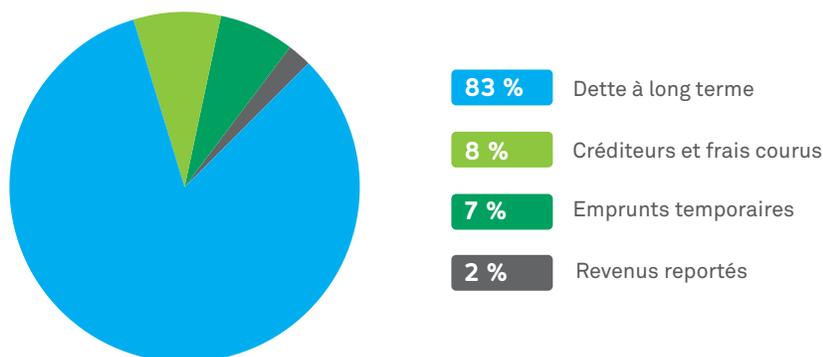
L'actif de 351,2 M\$ des régimes de retraite provient essentiellement des pertes actuarielles non amorties de 364,9 M\$ qui seront amorties lors des exercices subséquents sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active. Ces pertes constituent le plafonnement de l'actif au titre des prestations constituées tel qu'exigé par les normes comptables portant sur les avantages sociaux futurs. La diminution de cet actif de 364,9 M\$ (380,6 M\$ en 2011) se traduit par une augmentation de la charge au titre des avantages sociaux futurs à l'état des résultats. En vertu des allègements fiscaux permis par le MAMROT suite à la crise financière qui a sévi en 2008, cette variation de charge est affectée au montant à pourvoir dans le futur dans l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé.

Pour ce qui est des autres types de régimes d'avantages sociaux futurs (complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi), le passif a augmenté de 2,9 M\$, soit l'écart entre les cotisations versées de 4,8 M\$ et la charge de 7,7 M\$, portant ainsi le passif à 113,4 M\$.

PASSIFS

Les passifs se sont accrus de 263,2 M\$ par rapport à 2011 pour se chiffrer à 2 336,0 M\$. Cette hausse résulte de l'augmentation de la dette à long terme (255,8 M\$), des revenus reportés (15,1 M\$), des créditeurs et frais courus (19,3 M\$) combinée à la diminution des emprunts temporaires (12,0 M\$) et de la contribution spéciale à l'agglomération de Montréal (15,0 M\$).

RÉPARTITION DES PASSIFS FINANCIERS

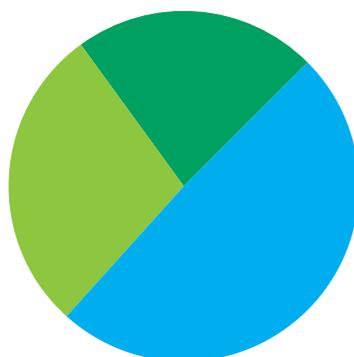


ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2011, la dette à long terme s'élevait à 1 684,4 M\$. En 2012, la Société a émis 346,3 M\$ de nouvelles dettes alors que les remboursements se sont chiffrés à 90,5 M\$. La dette à long terme au 31 décembre 2012 s'élève donc à 1 940,2 M\$.

RÉPARTITION DE LA DETTE À LONG TERME



954,6 M\$	Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme (part MTQ)
550,4 M\$	Part de l'agglomération de Montréal
435,2 M\$	Montant accumulé au fonds d'amortissement (part STM)

Référence: Note 16 des états financiers consolidés

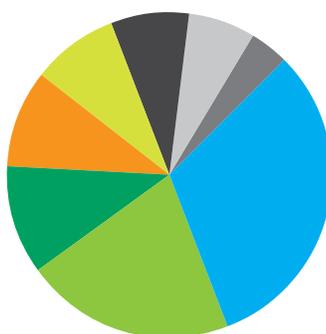
ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers sont en hausse de 162,3 M\$. Cette hausse est principalement causée par l'augmentation de 71,5 M\$ d'immobilisations et par le dépôt sur les nouvelles voitures de métro en 2012 au montant de 86,0 M\$.

IMMOBILISATIONS

Ce poste représente la valeur nette des immobilisations de la Société. La variation entre la valeur de 2011 de 2 417,0 M\$ et celle de 2012 de 2 488,5 M\$ s'explique par des acquisitions de 244,3 M\$ diminuées de l'amortissement de 172,8 M\$. Les acquisitions se détaillent comme suit:

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS DE 244,3 M\$



77,4 M\$	Remplacement des infrastructures pour l'entretien des nouvelles voitures de métro
51,5 M\$	Rénovation ou remise à neuf des équipements du métro
26,3 M\$	52 bus (32 bus Turcot et 20 minibus)
20,8 M\$	Rénovations des stations de métro
19,5 M\$	Nouveau centre de transport Stinson
16,1 M\$	Projets TI (incluant iBus)
9,1 M\$	Amélioration des infrastructures du réseau des bus
23,6 M\$	Autres projets de moindre envergure

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ACQUISITION DE VOITURES DE MÉTRO

En octobre 2010, la Société débutait son projet d'acquisition de 468 voitures de métro évalué à 2 424,0 M\$. Ce montant prévoyait des coûts de 2 156,0 M\$ pour le matériel roulant (dont la signature d'un contrat de 1 811,6 M\$ avec un consortium) et 268,0 M\$ pour la modification des ateliers et équipements de métro rendus nécessaires suite à l'acquisition de ces nouvelles voitures.

Au 31 décembre 2012, la Société, en vertu du contrat signé, a versé au consortium 258,5 M\$ à titre de dépôts pour l'acquisition de ces voitures de métro qui sont présentées sous la rubrique «Autres actifs non financiers» à l'état consolidé de la situation financière.

Ce contrat a été revu à la baisse en 2012 d'un montant de 3,1 M\$ suite à la décision de la Société d'exercer une seule des options qui avaient été initialement prévues. Durant l'exercice 2012, un montant de 77,4 M\$ ont été consacrés à la modification des ateliers et équipements de métro préalablement à la livraison des voitures de métro prévues en 2014 tel que spécifié au contrat.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

En vertu des articles 136 et 138 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q. chapitre S-30.01), les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2012 inclus dans le rapport financier annuel de la Société de transport de Montréal ont été déposés par le trésorier qui en atteste la véracité, lors de la séance du conseil d'administration du 3 avril 2013.

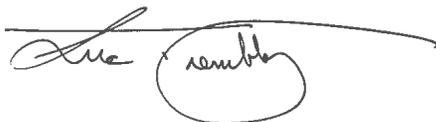
Les états financiers consolidés et toute l'information figurant dans le présent rapport financier sont la responsabilité de la direction de la Société. La direction s'est également assurée de la concordance entre les états financiers consolidés et toutes les autres informations divulguées dans le rapport financier.

Les états financiers consolidés contiennent certains montants fondés sur l'utilisation du jugement professionnel, d'estimations et dont la présentation découle d'une appréciation de leur importance relative. La direction a établi ces montants de manière raisonnable afin d'assurer que les états financiers consolidés donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société.

La direction de la Société, visant l'intégrité et l'objectivité des informations financières, maintient des systèmes de contrôle interne comptables et administratifs de qualité. La direction estime que ces systèmes de contrôle interne qui ont pour objet de fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est pertinente, fiable et exacte, que les politiques de l'entreprise sont suivies, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations appropriées et que les actifs de la Société sont adéquatement comptabilisés et protégés, permettent d'obtenir une assurance raisonnable que les registres comptables sont fiables et forment une assise appropriée pour la préparation des états financiers consolidés.

C'est principalement par l'intermédiaire de son comité de vérification, composé de membres du conseil d'administration et de membres externes, que le conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers consolidés inclus dans le rapport financier. Le comité de vérification examine les états financiers consolidés dressés par le trésorier et en recommande leur approbation au conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été audités conjointement par le Vérificateur général de la Ville de Montréal et par Deloitte s.e.n.c.r.l. dont les services ont été retenus par le conseil d'administration sur recommandation du comité de vérification.



Luc Tremblay, CPA, CA
Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle



Angèle Dubé, CPA, CA
Trésorière adjointe et directrice
Gestion financière et contrôle



Vérificateur général
de la Ville de Montréal

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Société de transport de Montréal (la « Société »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2012, et les états consolidés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION POUR LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

RESPONSABILITÉ DE L'AUDITEUR

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en oeuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

OPINION

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Montréal au 31 décembre 2012, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

OBSERVATIONS

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le tableau 1 – Excédent accumulé consolidé des états financiers consolidés qui indique que la Société inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières établies à des fins fiscales. La direction a choisi de présenter ces données, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

Le vérificateur général de Montréal,



Jacques Bergeron, CPA, CA auditeur

Montréal, le 3 avril 2013

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Société de transport de Montréal (la « Société »), qui comprennent l'état de la situation financière consolidé au 31 décembre 2012 et l'état consolidé des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION POUR LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

RESPONSABILITÉ DE L'AUDITEUR

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés, afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

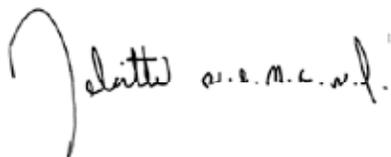
Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

OPINION

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Montréal, au 31 décembre 2012, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

OBSERVATIONS

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le tableau 1 – Excédent accumulé consolidé des états financiers consolidés qui indique que la Société inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières établies à des fins fiscales. La direction a choisi de présenter ces données, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.



Deloitte s.e.n.c.r.l.

¹ CPA auditeur, CA, permis en comptabilité publique no A105976

Montréal, le 3 avril 2013



ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

			2012	2011
	Notes	Budget (non audité)	Réalisations	Réalisations
REVENUS				
Fonctionnement				
Revenus-clients	4	565 385	563 602	533 249
Contribution de l'agglomération de Montréal		372 900	372 900	387 900
Contribution spéciale à l'agglomération de Montréal		-	-	(15 000) ^(a)
Subventions	5	156 781	152 699	123 575
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	6	90 033	82 034	70 746
Autres revenus	7	54 400	55 797	48 714
		1 239 499	1 227 032	1 149 184
Investissement				
Contribution de l'agglomération de Montréal		10 310	2 786	16 113
Subventions	5	432 107	157 276	227 270
		442 417	160 062	243 383
		1 681 916	1 387 094	1 392 567
CHARGES				
Service bus et métro		1 235 102	1 210 213	1 173 300
Service de transport adapté		65 852	61 784	57 465
Intérêts et frais de financement	8	90 684	73 622	64 056
		1 391 638	1 345 619	1 294 821
Excédent de l'exercice		290 278	41 475	97 746
Excédent accumulé au début de l'exercice			2 151 340	2 053 594
Excédent accumulé à la fin de l'exercice			2 192 815	2 151 340

^(a) Ce versement a permis de contribuer aux défis budgétaires de l'agglomération de Montréal. Il a diminué l'excédent de fonctionnement de cet exercice à des fins fiscales.

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011
	Budget	Réalisations	Réalisations
	(non audité)		
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	290 278	41 475	97 746
Moins : revenus d'investissement	(442 417)	(160 062)	(243 383)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(152 139)	(118 587)	(145 637)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Produit de cession	-	78	4 296
Amortissement	174 043	172 757	159 873
Gain sur cession	-	(73)	(289)
	174 043	172 762	163 880
Financement			
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(79 708)	(90 462)	(44 228)
Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement	95 146	109 360	88 219
	15 438	18 898	43 991
Affectations			
Activités d'investissement	(4 250)	(20 610)	(21 130)
Fonds d'amortissement	(69 816)	(68 829)	(105 321)
Fonds de roulement	(984)	(984)	(1 326)
Excédent de fonctionnement non affecté	4 300	5 721	2 996
Montant à pourvoir dans le futur	33 408	15 691	68 268
	(37 342)	(69 011)	(56 513)
	152 139	122 649	151 358
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	4 062	5 721

EXCÉDENT (DÉFICIT) D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011
	Note	Budget	Réalisations
		(non audité)	Réalisations
REVENUS D'INVESTISSEMENT		442 417	160 062
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Acquisitions	17	(574 803)	(244 292)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement		128 136	115 641
Affectations			
Activités de fonctionnement		4 250	20 610
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés		-	-
		4 250	20 610
		(442 417)	(108 041)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales		-	52 021
			(35 332)

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	Notes	2012	2011
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		76 863	23 705
Placements du fonds d'amortissement	9	435 204	366 375
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir		2 786	16 113
Subventions à recevoir	10	855 789	843 782
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir		53 155	28 238
Autres débiteurs	11	50 797	40 435
Actif au titre des avantages sociaux futurs	12	237 814	251 369
		1 712 408	1 570 017
PASSIFS			
Emprunts temporaires	13	160 851	172 853
Créditeurs et frais courus	14	194 602	175 274
Revenus reportés	15	40 334	25 263
Contribution spéciale à l'agglomération de Montréal à payer		-	15 000
Dettes à long terme	16	1 940 216	1 684 378
		2 336 003	2 072 768
DETTE NETTE		(623 595)	(502 751)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	17	2 488 498	2 416 968
Stocks		40 479	40 983
Autres actifs non financiers	18	287 433	196 140
		2 816 410	2 654 091
EXCÉDENT ACCUMULÉ		2 192 815	2 151 340

Engagements (note 21)

Éventualités (note 22)

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	Budget	2012	2011
	(non audité)		
Excédent de l'exercice	290 278	41 475	97 746
Variation des immobilisations			
Acquisitions	(574 803)	(244 292)	(360 286)
Produit de cession	-	78	4 296
Amortissement	174 043	172 757	159 873
Gain sur cession	-	(73)	(289)
	(400 760)	(71 530)	(196 406)
Variation des stocks		504	(4 822)
Variation des autres actifs non financiers		(91 293)	(64 819)
		(90 789)	(69 641)
Intégration d'un organisme		-	(431)
Variation de la dette nette		(120 844)	(168 732)
Dettes nettes au début de l'exercice		(502 751)	(334 019)
Dettes nettes à la fin de l'exercice		(623 595)	(502 751)

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	Note	2012	2011
Activités de fonctionnement			
Excédent de l'exercice		41 475	97 746
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		172 757	159 873
Gain sur cession d'immobilisations		(73)	(289)
		214 159	257 330
Variation nette des éléments hors caisse	19	543	109 539
		214 702	366 869
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisitions		(244 292)	(360 286)
Produit de cession		78	4 296
Variation des dépôts pour l'achat de bus		(6 136)	14 826
Variation des dépôts pour l'achat de voitures de métro		(85 985)	(76 245)
		(336 335)	(417 409)
Activités de placement			
Amortissement des primes et escomptes sur les placements du fonds d'amortissement		3 056	4 375
Acquisitions de placements du fonds d'amortissement		(71 885)	(109 696)
Intégration d'un organisme		-	6 561
		(68 829)	(98 760)
Activités de financement			
Variation nette des emprunts temporaires		(12 002)	(158 561)
Émission de dette à long terme		346 300	354 150
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements		(90 462)	(44 228)
Variation des frais d'émission de la dette à long terme		(216)	(1 921)
		243 620	149 440
Augmentation de la trésorerie		53 158	140
Trésorerie au début de l'exercice		23 705	23 565
Trésorerie à la fin de de l'exercice		76 863	23 705

La trésorerie est constituée uniquement de l'encaisse.

Voir autres renseignements à la note 19.

CHARGES PAR OBJET CONSOLIDÉES

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011
	Budget	Réalisations	Réalisations
	(non audité)		
Rémunération	604 034	637 307	590 643
Charges sociales	212 878	178 542	222 976
Biens et services	309 749	281 671	257 018
Intérêts et frais de financement			
Frais de financement à court terme	4 182	3 021	2 925
Intérêts sur la dette à long terme à la charge:			
de la Société	31 950	22 268	18 002
du gouvernement du Québec et ses entreprises	54 552	48 333	43 129
	90 684	73 622	64 056
Amortissement des immobilisations	174 043	172 757	159 873
Autres	250	1 720	255
	1 391 638	1 345 619	1 294 821

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

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

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

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

En tant qu'autre organisme public, les états financiers consolidés sont dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Les principales méthodes comptables utilisées sont les suivantes :

a) Périmètre de consolidation

Les états financiers consolidés regroupent les comptes de la Société et des organismes qu'elle contrôle, soit 9130-8593 Québec inc. (détenue en totalité) et Société en commandite Transgesco (détenue à 99,9 %). Les transactions interorganismes et les soldes réciproques sont éliminés.

b) Méthode de comptabilité

La comptabilisation des transactions aux livres de la Société s'effectue selon la méthode de la comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les éléments présentés à titre d'actifs, de passifs, de revenus et de charges sont constatés au cours de l'exercice où ont lieu les faits et les transactions.

c) Utilisation d'estimations

Dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, la direction doit établir des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des actifs et des passifs présentés et sur la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers consolidés, ainsi que sur les montants des revenus et des charges constatés au cours de la période visée par les états financiers consolidés. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les principaux éléments qui nécessitent l'utilisation d'estimations de la part de la direction sont les revenus régionaux, les contributions régionales, les subventions, les durées de vie utile des immobilisations aux fins de l'amortissement, l'établissement des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, la comptabilisation des transactions non monétaires, les hypothèses relatives à l'établissement de la charge et de l'actif au titre des avantages sociaux futurs ainsi que les provisions à l'égard des passifs et des réclamations en justice.

d) Conversion des devises

La Société utilise la méthode temporelle pour la conversion de ses comptes exprimés en devises. Les éléments d'actifs et de passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de l'état de la situation financière.

Les revenus et les charges résultant d'opérations conclues en devises sont convertis en dollars canadiens au cours en vigueur à la date des transactions. Les gains et les pertes de change sont inclus dans l'excédent de l'exercice.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

e) Constatation des revenus

Les revenus tirés du transport des clients sont constatés à l'état consolidé des résultats au moment où les titres de transport sont utilisés par la clientèle. Pour ce qui est des titres hebdomadaires ou mensuels, les revenus sont constatés dans la période où ces titres sont valides.

Les contributions et subventions sont constatées à l'état consolidé des résultats lorsque les conditions donnant droit à ces aides gouvernementales ou municipales sont remplies.

Les autres revenus comprennent essentiellement de la publicité, des recouvrements, des droits afférents aux tarifs réduits et cartes à puce, des ristournes d'assurances ainsi que des revenus de placements du fonds d'amortissement qui serviront au remboursement de la dette à long terme. Ils sont comptabilisés lorsque l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée.

Au courant de l'exercice, la filiale a conclu une entente pour la gestion publicitaire des abribus avec un partenaire externe. Les principales modalités de l'entente comprennent les éléments suivants :

- la redevance minimum est comptabilisée linéairement sur la durée de l'entente;
- l'entretien et l'installation des abribus sont comptabilisés à leur juste valeur au fur et à mesure que les services sont rendus.

f) Encaisse

L'encaisse se compose des soldes bancaires ou des découverts bancaires.

g) Placements du fonds d'amortissement

Les placements du fonds d'amortissement sont composés principalement d'obligations et de coupons d'obligations qui sont comptabilisés au coût amorti et sont dévalués lorsque survient une baisse de valeur durable. L'escompte ou la prime à l'acquisition des placements est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire jusqu'à l'échéance du placement auquel cet élément se rapporte.

h) Contributions et subventions à recevoir

Les débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme sont créés lors de l'émission présente ou à venir d'une dette à long terme sur la base des taux de subvention des différentes immobilisations faisant l'objet du financement. Ces taux sont établis à partir des modalités du programme d'aide au transport collectif de personnes du gouvernement du Québec et d'ententes particulières.

i) Charges et actif au titre des avantages sociaux futurs

Les régimes d'avantages sociaux futurs de la Société sont tous des régimes à prestations déterminées.

L'actif relatif à ces régimes reflète l'écart, à la fin de l'exercice, entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs des régimes, net des gains et pertes actuariels non amortis et de la provision pour moins-value. L'évaluation actuarielle de cet actif est établie selon la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service avec projection des salaires. Elle est aussi basée sur des hypothèses actuarielles qui incorporent la meilleure estimation de la direction reliée, entre autres, aux taux d'actualisation, aux taux de rendement prévus des actifs des régimes et aux taux de croissance des salaires et des coûts des soins de santé.

Les actifs des régimes sont évalués selon une valeur liée au marché établie sur une période n'excédant pas cinq ans.

Le coût des services passés, relié aux modifications des régimes, est constaté dans l'exercice au cours duquel les modifications sont apportées.

Les gains et pertes actuariels, résultant de l'écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes ou découlant des modifications des hypothèses actuarielles, sont reportés puis amortis sur la durée de service moyenne restante des employés actifs ou sur la période restante d'espérance de vie lorsqu'il n'y a plus d'employés actifs. Au 31 décembre 2012, cette durée de service moyenne restante varie de 3 à 13 ans alors que la période restante d'espérance de vie varie de 17 à 25 ans.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

j) Actifs non financiers

La Société comptabilise les immobilisations et certains actifs à titre d'actifs non financiers étant donné qu'ils peuvent servir à fournir des services dans des exercices ultérieurs. Normalement, ces actifs ne fournissent pas de ressources affectables au règlement de ses passifs, à moins d'être vendus.

k) Immobilisations

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

Immeubles	20 et 40 ans
Infrastructures du métro	20 à 100 ans
Infrastructures locales et régionales	10 à 40 ans
Matériel roulant – voitures de métro	40 ans
Matériel roulant – bus	5 et 16 ans
Matériel roulant – véhicules de service	5 à 25 ans
Améliorations locatives	durée restante du bail
Équipements de bureau et logiciels	5 et 10 ans
Machinerie, outillage et équipements	15 et 20 ans

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

Les immobilisations reçues sans contrepartie sont comptabilisées au coût de l'autorité gouvernementale chargée de les construire ou de les développer.

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

l) Stocks

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange comprennent essentiellement des pièces utilisées pour l'entretien du matériel roulant et des infrastructures de la Société. Ils sont évalués au moindre du coût moyen et de la valeur nette de réalisation, celle-ci correspondant au coût de remplacement.

m) Frais d'émission de la dette à long terme

Les frais d'émission de la dette à long terme sont amortis sur la durée des emprunts selon la méthode de l'amortissement linéaire.

n) Obligations environnementales

La Société comptabilise un passif environnemental lorsque l'application de mesures correctives est probable et que les coûts de ces mesures peuvent être estimés de façon raisonnable.

o) Instruments financiers dérivés

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

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

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

p) Données budgétaires (non auditées)

L'état consolidé des résultats, l'état de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé, l'état de l'excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales consolidé, l'état consolidé de la variation de la dette nette et les charges par objet consolidées comportent une comparaison avec les données budgétaires, ajustées conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

3. MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES

L'ICCA a publié de nouvelles méthodes comptables que la Société adoptera à compter du 1er janvier 2013 :

En juin 2011, l'ICCA a publié le chapitre SP 3450 du manuel de l'ICCA pour le secteur public – *Instruments financiers*, ainsi que les chapitres SP 1201 – *Présentation des états financiers* et SP 2601 – *Conversion des devises* qui remplacent les chapitres SP 1200 et SP 2600 des mêmes noms. Ces chapitres s'appliqueront aux états financiers des autres organismes publics pour les exercices ouverts à compter du 1er avril 2012. Par conséquent, la Société adoptera les nouvelles normes au cours de son exercice débutant le 1er janvier 2013.

Le nouveau chapitre SP 3450 établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux instruments financiers. Ceux-ci sont regroupés en deux catégories : les instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement et les instruments financiers évalués à la juste valeur.

Le chapitre SP 2601 élimine la comptabilité de couverture et la comptabilité des instruments synthétiques. Elle exige la présentation des gains et pertes découlant de la conversion de soldes libellés en devises en tant que gains et pertes de réévaluation.

Enfin, le chapitre SP 1201 est identique à l'ancien chapitre SP 1200, à l'exception des changements apportés afin de définir les exigences du nouvel état pour comptabiliser les gains et pertes de réévaluation des instruments financiers évalués à la juste valeur ainsi que les gains et pertes de réévaluation lors de la conversion de soldes libellés en devises.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

4. REVENUS-CLIENTS	2012	2011
Service bus et métro	499 068	477 047
Service de transport adapté	3 509	3 113
Revenus régionaux ^(a)	61 025	53 089
	563 602	533 249

(a) Les revenus régionaux attribuables à la Société proviennent du partage de la vente des titres de transport métropolitain effectué par l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

5. SUBVENTIONS	2012	2011
Fonctionnement		
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	41 345	32 319
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun ^(b)	58 677	50 022
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées ^(c)	41 085	38 656
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	2 048	1 549
Mesures de mitigation - Échangeur Turcot ^(e)	4 651	998
Autres	4 893	31
	152 699	123 575
Investissement		
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	116 979	127 063
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun ^(b)	2 127	-
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	15 916	95 550
Fonds Chantiers Canada ^(f)	4 172	1 517
Mesures de mitigation - Échangeur Turcot ^(e)	17 891	-
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes ^(g)	191	3 140
	157 276	227 270
	309 975	350 845

(a) Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)

En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est admissible à des subventions relatives aux acquisitions d'immobilisations incluant les intérêts des dettes à long terme afférentes à l'achat de bus, à la construction d'immeubles, à la rénovation des stations de métro, à la rénovation de voitures de métro et aux autres dépenses admissibles, à des taux de 50 %, 75 % et 100 %.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

(b) Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC)

Ce programme vise à soutenir les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) dans leurs efforts pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population. Il permet aux organismes de transport de recouvrer 50 % des coûts d'exploitation admissibles et pour certaines années, les coûts d'acquisition d'autobus. Le programme initial couvrait la période de 2007 à 2011 et avait comme cibles une augmentation de l'offre de service de 16 % et une hausse de l'achalandage de 8 %. Le programme a été reconduit pour 2012 et 2013.

(c) Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (PAGTAPH)

En vertu du programme d'aide au transport adapté du gouvernement du Québec, la Société est admissible à une subvention qui comprend une enveloppe indexée annuellement ainsi qu'un montant alloué en fonction de la croissance des déplacements réalisés.

(d) Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)

En vertu des pouvoirs conférés à la SOFIL, la Société est admissible à une subvention sur les acquisitions d'immobilisations jugées admissibles par le ministère des Transports. À cette subvention s'ajoute une contribution de l'agglomération de Montréal, portant ainsi la subvention totale en regard aux acquisitions admissibles à 100 %. Les acquisitions dont la demande de subvention impliquait des sommes déjà disponibles ou réservées en date du 31 mars 2010 sont sujettes à une subvention au comptant de 84,5 % du ministère des Transports et de 15,5 % de l'agglomération de Montréal (SOFIL-1). Quant aux acquisitions relatives à des projets approuvés après le 1^{er} avril 2010, elles sont admissibles à une subvention au comptant ou sur service de dette de 85 % du ministère des Transports et de 15 % au comptant de l'agglomération de Montréal (SOFIL-2). Il est prévu que ce programme restera en force jusqu'en 2014.

(e) Mesures de mitigation - Échangeur Turcot

En vertu d'une entente avec le ministère des Transports du Québec relativement au paiement des mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal, ce dernier subventionne la Société des coûts encourus suite à la bonification de l'offre de service sur les lignes de bus près de l'échangeur Turcot net des revenus-clients. Au niveau des activités d'investissement, il a subventionné au comptant 100 % du coût d'acquisition de 32 bus.

(f) Fonds Chantiers Canada (FCC)

Ce programme du gouvernement fédéral permet de réaliser des investissements dans les infrastructures publiques. La contribution maximale peut représenter pour la Société jusqu'à un tiers du total des coûts admissibles.

(g) Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes (PAGAAEE)

En vertu de ce programme du gouvernement provincial, la Société est admissible à une subvention de 50 % du coût des dépenses en immobilisations. Ce programme d'aide vise à favoriser l'introduction de nouvelles technologies et à améliorer l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

6. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES ET DES MUNICIPALITÉS HORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	2012	2011
Contributions régionales		
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	39 625	40 128
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines ^(a)	4 834	4 914
Service de transport adapté ^(b)	217	207
Reliées aux équipements et infrastructures ^(c)	1 267	1 295
Quote-part de la taxe sur les carburants ^(d)	32 774	11 802
Intégration tarifaire ^(e)	3 317	4 079
	82 034	62 425
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal ^(f)	-	8 321
	82 034	70 746

^(a) Bus et métro

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

^(b) Service de transport adapté

La Société reçoit de l'AMT une aide financière de 10 \$ par déplacement adapté métropolitain admissible.

^(c) Équipements et infrastructures régionaux

En vertu de l'article 37 de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, l'AMT doit acquérir de la Société les équipements et les infrastructures nécessaires au réseau de transport métropolitain par bus. Au 31 décembre 2012, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Cependant, l'AMT rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci.

^(d) Quote-part de la taxe sur les carburants (Entente de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM))

Le mode de partage de la taxe sur les carburants a été entériné par l'entente CMM (Communauté Métropolitaine de Montréal) le 25 février 2010 alors que les modalités et conditions de versement de cette taxe supplémentaire de 1,5 ¢/litre ont été renouvelées par le décret # 23-2013 le 16 janvier 2013 pour les années 2012 et 2013.

^(e) Intégration tarifaire

Aide métropolitaine versée aux organismes de transport dont l'objectif est de s'assurer, pour chaque zone tarifaire, qu'aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres TRAM (carte mensuelle intégrée qui permet d'accéder aux réseaux de trains de banlieue, de bus et de métro de la région métropolitaine) de cette zone.

^(f) Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal

Le 22 février 2007, le gouvernement du Québec signait une entente concernant les règles de partage du déficit "métropolisable" du métro pour une durée de 5 ans, soit de 2007 à 2011. La contribution totale des municipalités hors de l'agglomération de Montréal était préétablie pour la période de l'entente. Elle est maintenant remplacée par la quote-part de la taxe sur les carburants.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

7. AUTRES REVENUS	2012	2011
Publicité	19 656	19 438
Revenus du fonds d'amortissement	14 583	14 663
Frais administratifs sur vente de cartes OPUS	4 884	4 850
Ristournes d'assurances	4 337	-
Autres	12 337	9 763
	55 797	48 714

8. INTÉRÊTS ET FRAIS DE FINANCEMENT	2012	2011
Frais de financement à court terme	3 021	2 925
Intérêts sur la dette à long terme	70 601	61 131
	73 622	64 056

9. PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT	2012	2011
Encaisse	36 093	73 662
Obligations et coupons d'obligations	397 007	291 040
Intérêts à recevoir	2 104	1 673
	435 204	366 375

Les échéances des obligations et coupons d'obligations détenus par la Société s'établissent comme suit :

	2012		2011	
	Placements garantis par le gouvernement du Québec	Taux d'intérêt nominal pondéré	Placements garantis par le gouvernement du Québec	Taux d'intérêt nominal pondéré
2012	-	-	21 521	4,10 %
2013	29 009	4,29 %	23 190	4,04 %
2014	74 431	3,68 %	51 964	3,58 %
2015	38 197	3,12 %	31 424	2,81 %
2016	54 365	2,76 %	54 460	2,95 %
2017	46 503	2,97 %	-	-
Plus de 5 ans	154 502	3,85 %	108 481	3,85 %
	397 007	3,53 %	291 040	3,56 %

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

10. SUBVENTIONS À RECEVOIR	2012	2011
Gouvernement du Québec		
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme ^(a)	954 637	833 338
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme non encore émise ^(b)	26 675	72 110
Débiteurs afférents à la dette à long terme émise pour des immobilisations futures ^(c)	(225 954)	(151 292)
Programme de financement des infrastructures locales du Québec	5 179	58 089
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes	7 295	7 748
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées	20 321	17 144
Mesures de mitigation - Échangeur Turcot	22 542	998
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun	39 405	4 130
	850 100	842 265
Gouvernement du Canada		
Fonds Chantiers Canada	5 689	1 517
	855 789	843 782

(a) Un montant de 70,4 M\$ est relatif au programme SOFIL-2 (39,6 M\$ en 2011).

(b) Un montant de 1,8 M\$ est relatif au programme SOFIL-2 (39,4 M\$ en 2011).

(c) Un montant de 185,5 M\$ est relatif au dépôt pour l'achat de voitures de métro apparaissant à la note 18 (138,7 M\$ en 2011).

Les encaissements des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, dont les modalités sont déterminées au 31 décembre 2012, s'établissent comme suit :

	2012		2011	
	Encaissements	Taux d'intérêt nominal pondéré	Encaissements	Taux d'intérêt nominal pondéré
2012	-	-	52 659	4,76 %
2013	17 119	4,42 %	29 881	4,32 %
2014	113 770	4,83 %	113 819	4,77 %
2015	9 434	3,99 %	21 410	4,04 %
2016	37 486	4,52 %	45 163	4,42 %
2017	159 660	4,78 %	-	-
1 à 5 ans	337 469	4,73 %	262 932	4,60 %
6 à 10 ans	584 393	4,17 %	570 406	4,57 %
11 à 20 ans	32 775	3,97 %	-	-
	954 637	4,36 %	833 338	4,58 %

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

11. AUTRES DÉBITEURS	2012	2011
Revenus régionaux	7 829	5 575
Réclamations de taxes aux gouvernements	6 362	4 122
Comptes clients généraux	36 606	30 738
	50 797	40 435

Une provision pour mauvaises créances de 12,0 M\$ (9,5 M\$ en 2011) a été déduite des comptes clients généraux.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

12. ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS	2012	2011
Régimes de retraite à prestations déterminées	351 211	361 898
Autres types de régimes	(113 397)	(110 529)
	237 814	251 369

Les charges relatives aux régimes à prestations déterminées se chiffrent à 82,2 M\$ (125,5 M\$ en 2011).

a) Description des régimes

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

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

Les cotisations sont calculées sur le salaire de base. Pour le Régime 1992, le taux est de 6 % pour les employés et de 11,9 % pour la Société alors que pour le Régime CSN, le taux est de 7,7 % pour les employés plus un coût de modification de 1,7 M\$ et de 9,5 % pour la Société.

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

L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2011.

Pour le Régime 1992 et pour le Régime CSN, l'employeur ne peut utiliser le surplus de façon unilatérale afin d'abaisser ses cotisations. En effet, une entente avec les employés est requise afin de déterminer l'utilisation des surplus. Une portion des surplus est réservée au financement des bénéficiaires futurs (la réserve). Ainsi, l'avantage futur escompté est nul, ce qui donne lieu à la comptabilisation d'une provision pour moins-value qui est portée en diminution de l'actif au titre des prestations constituées. Au 31 décembre 2012, la provision pour moins-value s'élève à 63,3 M\$ (82,6 M\$ en 2011).

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

12. ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

b) Rapprochement de la situation de capitalisation des régimes d'avantages sociaux et des montants portés à l'état de la situation financière

	2012		2011	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Valeur actuarielle des actifs des régimes (voir d)	3 305 793	-	3 221 377	-
Obligation au titre des prestations constituées (voir e)	(3 256 105)	(127 996)	(3 157 422)	(121 306)
Situation de capitalisation (déficit)	49 688	(127 996)	63 955	(121 306)
Pertes actuarielles non amorties	364 855	14 599	380 551	10 777
Actif (passif) au titre des prestations constituées	414 543	(113 397)	444 506	(110 529)
Provision pour moins-value	(63 332)	-	(82 608)	-
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs	351 211	(113 397)	361 898	(110 529)

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

	2012		2011	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Obligation au titre des prestations constituées	(811 137)	(127 996)	(797 065)	(121 306)
Valeur actuarielle des actifs des régimes	797 523	-	778 412	-
Déficit de capitalisation	(13 614)	(127 996)	(18 653)	(121 306)

d) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	2012		2011	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Solde au début de l'exercice	3 221 377	-	3 089 115	-
Cotisations de l'exercice	103 973	4 845	93 198	4 424
Rendement prévu des actifs des régimes	198 545	-	197 763	-
Prestations versées	(191 851)	(4 845)	(185 187)	(4 424)
Gain (perte) survenu dans l'exercice sur le rendement prévu des actifs des régimes	(26 251)	-	26 488	-
Solde à la fin de l'exercice	3 305 793	-	3 221 377	-
Juste valeur des actifs des régimes	3 258 253	-	3 169 732	-

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

12. ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

e) Obligation au titre des prestations constituées

	2012		2011	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Solde au début de l'exercice	3 157 422	121 306	3 052 596	113 920
Coût des services rendus au cours de l'exercice	101 424	3 896	94 157	3 586
Prestations versées	(191 851)	(4 845)	(185 187)	(4 424)
Intérêts débiteurs sur l'obligation	194 323	6 042	195 256	5 675
Perte (gain) survenu dans l'exercice sur l'obligation	(5 213)	1 597	600	2 549
Solde à la fin de l'exercice	3 256 105	127 996	3 157 422	121 306

f) Composantes de la charge des régimes à prestations déterminées

	2012		2011	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Coût des services rendus au cours de l'exercice	101 424	3 896	94 157	3 586
Cotisations des employés	(40 213)	-	(35 357)	-
Amortissement des pertes (gains) actuariels	36 734	(2 225)	38 701	(2 402)
Charge au titre des avantages de retraite	97 945	1 671	97 501	1 184
Intérêts débiteurs sur l'obligation	194 323	6 042	195 256	5 675
Rendement prévu des actifs des régimes	(198 545)	-	(197 763)	-
Charge (revenu) d'intérêt	(4 222)	6 042	(2 507)	5 675
Variation de la provision pour moins-value	(19 276)	-	23 600	-
Charge totale	74 447	7 713	118 594	6 859

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

12. ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

g) Principales hypothèses actuarielles (taux pondérés)

Les principales hypothèses actuarielles utilisées dans le cadre des évaluations actuarielles réalisées au cours de la période du 31 décembre 2011 au 31 décembre 2012 sont les suivantes :

	2012		2011	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Taux d'inflation à long terme	2,25 %	2,25 %	2,50 %	2,50 %
Taux d'actualisation	5,99 %	4,50 %	6,20 %	5,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	6,00 %	-	6,25 %	-
Taux de croissance des salaires	2,50 %	2,96 %	2,96 %	3,23 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	-	9,14 %	-	9,42 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	-	4,96 %	-	4,98 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	2025	-	2025

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

13. EMPRUNTS TEMPORAIRES

La Société dispose d'une autorisation d'emprunts pour ses charges d'exploitation courante et celles effectuées en vertu d'un règlement d'emprunt jusqu'à concurrence de 600,0 M\$.

De ce montant, une somme de 500,0 M\$ peut être empruntée, en tout ou en partie, au moyen de billets, acceptations bancaires ou autres titres pouvant être négociés auprès des banques à charte ou sur le marché libre des emprunts à court terme à un taux n'excédant pas le taux préférentiel des banques à charte. Le terme de remboursement de chacun des billets, acceptations bancaires ou autres titres ne doit pas excéder un an, à compter de leur date d'émission. Au 31 décembre 2012, la valeur nominale des émissions en papier commercial totalise 160,9 M\$ (172,9 M\$ en 2011) et le taux moyen pour l'exercice financier 2012 est de 1,13 % (1,12 % en 2011).

La Société dispose également d'une marge de crédit avec privilège d'utilisation sous forme de billets à demande de 100,0 M\$. Le taux d'intérêt accordé sur cette marge de crédit est le taux de base de l'institution bancaire majoré de 0,3 %, calculé au jour le jour et payable le dernier jour de chaque mois. Le taux moyen de l'exercice est de 3,30 % (3,30 % en 2011). Au 31 décembre 2012, la marge de crédit est inutilisée et porte intérêt au taux de 3,30 % (3,30 % en 2011).

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

14. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

	2012	2011
Fournisseurs et frais courus	106 570	83 213
Salaires et charges sociales	58 776	63 134
Intérêts courus sur la dette long terme	13 391	13 890
Dépôts et retenues de garantie	2 235	1 945
Autres	13 630	13 092
	194 602	175 274

15. REVENUS REPORTÉS

	2012	2011
Titres de transport	20 008	17 967
Redevances publicitaires	17 299	3 980
Loyers	3 027	3 316
	40 334	25 263

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

16. DETTE À LONG TERME	2012	2011
Obligations, emprunts et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt fixes qui varient de 1,25 % à 5,85 % (1,65 % à 5,85 % en 2011), échéant de janvier 2013 à décembre 2032	1 940 216	1 684 378

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

Depuis la sanction de la *Loi modifiant la Loi sur la Régie du logement et diverses lois concernant le domaine municipal*, chapitre 42 des lois de 2010, la Société emprunte auprès du ministre des Finances la portion des investissements subventionnés par le gouvernement du Québec. Les autres emprunts sont contractés par la Ville de Montréal. Au cours de l'exercice, un montant de 126,5 M\$ (57,5 M\$ en 2011) a été contracté par la Ville de Montréal au nom de la Société portant ainsi le montant total à 184,0 M\$.

La Société utilise des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt pour des emprunts totalisant 159,9 M\$ (207,0 M\$ en 2011). Ces swaps éliminent presque totalement les risques de taux de change et d'intérêt.

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

Année d'échéance	2012				2011	
	Dollars canadiens ^(a)	À refinancer	Échéance nette	Taux d'intérêt nominal pondéré	Dollars canadiens ^(a)	Taux d'intérêt nominal pondéré
2012	-	-	-	-	95 108	4,76 %
2013	75 221	14 340	60 881	4,42 %	53 967	4,32 %
2014	226 934	27 900	199 034	4,83 %	205 568	4,77 %
2015	60 153	7 800	52 353	3,99 %	38 667	4,04 %
2016	103 176	8 400	94 776	4,52 %	81 568	4,42 %
2017	298 856	-	298 856	4,78 %	-	-
1 à 5 ans	764 340	58 440	705 900	4,72 %	474 878	4,60 %
6 à 10 ans	900 748	176 320	724 428	4,17 %	1 030 202	4,57 %
11 ans et plus	275 128	61 100	214 028	4,72 %	179 298	5,40 %
	1 940 216	295 860	1 644 356	4,42 %	1 684 378	4,67 %

^(a) Incluant les emprunts contractés en devises et faisant l'objet d'une couverture.

Variation de la dette à long terme	2012	2011
Solde au début de l'exercice	1 684 378	1 374 456
Nouveaux emprunts	346 300	354 150
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(90 462)	(44 228)
Solde à la fin de l'exercice	1 940 216	1 684 378
Répartition de la dette à long terme		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	435 204	366 375
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme:		
de l'agglomération de Montréal	550 375	484 665
du gouvernement du Québec	954 637	833 338
	1 505 012	1 318 003
	1 940 216	1 684 378

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

17. IMMOBILISATIONS	Solde au début	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde à la fin
Coût				
Terrains	7 352	-	-	7 352
Immeubles	311 582	4 265	-	315 847
Infrastructures du métro	1 991 101	250 279	-	2 241 380
Infrastructures locales et régionales	30 238	3 118	-	33 356
Matériel roulant - voitures de métro	499 763	2 264	-	502 027
Matériel roulant - bus	904 040	24 480	4 992	923 528
Matériel roulant - véhicules de service	50 414	5 537	2 438	53 513
Améliorations locatives	1 475	1 542	-	3 017
Équipements de bureau et logiciels	115 599	14 422	13 606	116 415
Machinerie, outillage et équipements	156 643	8 691	10 681	154 653
	4 068 207	314 598	31 717	4 351 088
Immobilisations en cours	330 915	(70 306)	-	260 609
	4 399 122	244 292	31 717	4 611 697
Amortissement cumulé				
Immeubles	103 497	10 559	-	114 056
Infrastructures du métro	1 067 321	57 293	-	1 124 614
Infrastructures locales et régionales	17 537	1 572	-	19 109
Matériel roulant - voitures de métro	429 990	13 169	-	443 159
Matériel roulant - bus	227 264	58 004	4 992	280 276
Matériel roulant - véhicules de service	35 517	4 813	2 433	37 897
Améliorations locatives	10	149	-	159
Équipements de bureau et logiciels	51 012	15 767	13 606	53 173
Machinerie, outillage et équipements	50 006	11 431	10 681	50 756
	1 982 154	172 757	31 712	2 123 199
Valeur comptable nette	2 416 968			2 488 498

Des intérêts pour un montant de 12,9 M\$ (16,1 M\$ en 2011) ont été capitalisés au coût des immobilisations en cours.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

18. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS	2012	2011
Dépôts pour l'achat de voitures de métro	258 546	172 561
Perte sur contrat de change ^(a)	12 796	12 796
Frais d'émission de la dette à long terme	6 816	6 600
Dépôts pour l'achat de bus	6 536	400
Frais payés d'avance	1 392	2 605
Autres	1 347	1 178
	287 433	196 140

^(a) Perte sur contrat de change réalisée pour se prémunir des fluctuations du marché des devises avant la signature du contrat d'achat des nouvelles voitures de métro. Cette perte sera entièrement imputée aux immobilisations lors des livraisons des voitures de métro prévues à compter de 2014.

19. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Variation nette des éléments hors caisse	2012	2011
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir	13 327	25 004
Subventions à recevoir	(12 007)	(11 631)
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir	(24 917)	28 978
Autres débiteurs	(10 362)	11 482
Actif au titre des avantages sociaux futurs	13 555	63 188
Créditeurs et frais courus	19 328	(41 444)
Revenus reportés	15 071	25 263
Contribution spéciale à l'agglomération de Montréal à payer	(15 000)	15 000
Stocks	504	(4 822)
Autres actifs non financiers (excluant les dépôts pour l'achat de bus, de voitures de métro et les frais d'émission de la dette à long terme)	1 044	(1 479)
	543	109 539

Autres renseignements	2012	2011
Intérêts payés sur les emprunts temporaires non attribués aux immobilisations en cours	3 021	2 925
Intérêts payés sur la dette à long terme	82 757	74 637

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

20. INSTRUMENTS FINANCIERS

Utilisation d'instruments financiers dérivés

La Société utilise des instruments financiers dérivés dans le but de réduire le risque de change et le risque d'intérêt auxquels l'expose sa dette à long terme ainsi que le risque de marchandises sur le prix du carburant. Elle n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

Positions de change et d'intérêt

Au 31 décembre 2012, en considérant l'utilisation des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt, la quasi-totalité des emprunts de la Société sont libellés en dollars canadiens et portent intérêt à taux fixe.

Risque de crédit

Dans le cadre de l'utilisation d'instruments financiers dérivés, la Société est sujette à des pertes sur créances découlant de défauts de paiement par des tierces parties. La Société considère que ces parties seront en mesure de rencontrer leurs obligations puisqu'elle ne traite qu'avec des institutions financières reconnues ayant une cote de crédit supérieure à la sienne.

Risque de liquidité

La Société considère qu'elle dispose de facilités de crédit afin de s'assurer d'avoir des fonds suffisants pour répondre à ses besoins financiers courants et à long terme, et ce, à un coût raisonnable.

Juste valeur

La juste valeur de l'encaisse, de la contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir (à payer), des subventions à recevoir autres que les débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, des contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir, des autres débiteurs, des emprunts temporaires ainsi que des créditeurs et frais courus se rapprochent de leur valeur comptable en raison de l'échéance prochaine de ces instruments financiers.

Le tableau qui suit illustre la juste valeur et la valeur comptable des autres instruments financiers :

	2012		2011	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
Placements du fonds d'amortissement	446 068	435 204	380 993	366 375
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme (note 10)	1 025 483	954 637	909 249	833 338
Dette à long terme	2 096 203	1 940 216	1 852 224	1 684 378

La juste valeur des placements du fonds d'amortissement correspond au montant auquel ils pourraient être échangés sur le marché entre parties indépendantes. La juste valeur des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme ainsi que la juste valeur de la dette à long terme sont fondées essentiellement sur le calcul des flux monétaires actualisés en utilisant les taux de rendement ou le cours du marché en fin d'exercice d'instruments similaires ayant la même échéance. La juste valeur des swaps de devises et de taux d'intérêt reflète le montant que la Société encaisserait ou débourserait si ces contrats étaient terminés à cette date. Au 31 décembre 2012, la juste valeur et la valeur comptable des passifs financiers associés aux swaps de devises et de taux d'intérêt se chiffrent à 51,6 M\$ et 18,0 M\$ (65,7 M\$ et 48,6 M\$ en 2011). Ils sont compris dans les montants de la dette à long terme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

21. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme

La Société s'est engagée à verser une somme de 86,8 M\$ pour des locaux, en vertu de baux à long terme échéant du 31 mars 2013 au 31 mai 2023. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 8,0 M\$ pour 2013, 11,3 M\$ pour 2014, 9,5 M\$ pour 2015, 9,1 M\$ pour 2016 et 8,7 M\$ pour 2017.

b) Contrat d'acquisition et mise en service d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs

Afin d'améliorer la qualité de son service à la clientèle et l'efficacité de la livraison du service de son réseau de bus, la Société a adjugé un contrat à une firme spécialisée afin d'implanter un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs et de remplacer son système de radiocommunication. Le contrat s'échelonne sur une période de 9 ans (2012 à 2021).

Le solde résiduel de ce contrat au 31 décembre 2012 est de 71,4 M\$. Relativement à ce contrat, la Société prévoit verser 12,1 M\$ en 2013 et 2014, 18,1 M\$ en 2015, 9,0 M\$ en 2016 et 12,5 M\$ en 2017. Les versements subséquents pour les années 2018 à 2021 sont de 7,6 M\$.

c) Contrat d'acquisition de bus urbains

En 2012, la Société a exercé l'option de prolongation du contrat d'acquisition de bus articulés urbains à plancher surbaissé qui s'échelonne de 2008 à 2013. Le solde résiduel des livraisons à venir en 2013 est de 50 autobus pour un montant de 40,1 M\$.

La Société a octroyé un contrat d'acquisition de bus hybrides diesel-électrique à plancher surbaissé qui s'échelonnera de 2013 à 2016, dans le cadre d'un processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec. Le nombre attribuable à la Société est de 203 bus pour une valeur de 182,5 M\$. La société prévoit recevoir 31 bus en 2014 pour une valeur de 27,2 M\$, 112 bus en 2015 pour une valeur de 100,4 M\$ et 60 bus en 2016 pour une valeur de 54,9 M\$.

Ce contrat prévoit une clause d'indexation en fonction de l'indice de prix à la consommation et de l'indice des prix de l'industrie ainsi que sur la variation du taux de change américain et du taux de change européen pour la portion du coût d'un bus à contenu américain et/ou européen. À titre indicatif, le contenu américain représente 21 % du coût de base alors que le contenu européen représente 12 %.

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

Afin d'opérer un bureau de projets responsable de la réalisation du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro, la Société a octroyé un contrat en 2011 à une firme d'ingénieurs. Au 31 décembre 2012, le solde résiduel de ce contrat est de 47,6 M\$. Les versements prévus sont de 13,7 M\$ en 2013, 13,0 M\$ en 2014, 10,6 M\$ en 2015, 7,7 M\$ en 2016 et 2,6 M\$ en 2017.

e) Commande centralisée du métro

Au cours de l'exercice 2012, la Société a signé un contrat avec une firme d'ingénieurs pour la fourniture de services de support technique, la prise en charge en exploitation de la commande centralisée de la Société et le transfert de compétences, de connaissances, d'habiletés et du savoir-faire de la firme d'ingénieurs jusqu'en 2017. Ce contrat d'un montant de 51,5 M\$ a un solde résiduel au 31 décembre 2012 de 47,6 M\$. De ce montant, la Société prévoit verser 9,9 M\$ en 2013, 12,3 M\$ en 2014, 9,2 M\$ en 2015, 9,9 M\$ en 2016 et 6,3 M\$ en 2017.

f) Construction du centre de transport Stinson

En 2012, la Société a octroyé un contrat pour la construction et l'aménagement d'un nouveau centre de transport. Le solde résiduel de ce contrat est de 82,8 M\$ au 31 décembre 2012. Les versements prévus sont de 78,5 M\$ pour 2013 et de 4,3 M\$ pour 2014. Le centre de transport devrait être complété en 2014.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

21. ENGAGEMENTS (SUITE)

g) Contrat d'approvisionnement en carburant

La Société a négocié un contrat d'approvisionnement en carburant auprès d'un fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée. Afin de se prémunir des variations de prix, la Société a négocié des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières. Pour la durée totale de ces ententes, soit de janvier 2013 à décembre 2015, la Société s'est engagée à acheter une quantité de 246,0 millions de litres à un prix fixe qui représente une somme d'environ 165,7 M\$.

Au 31 décembre 2012, le solde de l'engagement de la Société s'élève à 90,9 millions de litres, soit 42,1 millions de litres à 0,5765 \$/litre et 48,8 millions de litres à 0,5749 \$/litre, pour une somme totale de 52,3 M\$.

h) Contrat d'acquisition de voitures de métro sur pneumatiques

Au cours de l'exercice 2010, la Société a octroyé un contrat d'acquisition de voitures de métro à un consortium. En vertu de ce contrat, la Société s'est engagée à acquérir 468 voitures de métro sur pneumatiques pour une valeur de 1 811,6 M\$. En 2012, le contrat a été révisé à la baisse d'un montant de 3,1 M\$ car la Société a décidé d'exercer une seule des options qui avaient été initialement prévues au contrat. Le contrat d'achat prévoit une clause d'ajustement au prix des voitures de métro en fonction de la variation de différents indices dont les principaux sont l'indice des prix à la consommation et l'indice des prix des produits industrialisés. Le contrat prévoyait également un dépôt de 7,5 % qui a été déboursé au cours de l'exercice 2010, ainsi qu'un dépôt mensuel supplémentaire de 0,5 % à être versé au cours des 28 mois suivants. Le solde résiduel au 31 décembre 2012 est de 1 549,3 M\$. Les sommes relatives aux livraisons à venir s'échelonnent comme suit : 63,9 M\$ en 2013, 263,7 M\$ en 2014, 320,0 M\$ en 2015, 321,4 M\$ en 2016, 328,5 M\$ en 2017 et 251,8 M\$ pour les années 2018 à 2020.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

22. ÉVENTUALITÉS

a) Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 36,2 M\$ (36,4 M\$ en 2011). Ces réclamations sont constituées entre autres de deux recours collectifs totalisant 30,5 M\$ résultant de la grève de 2007. Quant au solde des réclamations de 5,7 M\$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques en matière contractuelle et extracontractuelle. Au 31 décembre 2012, la Société a provisionné un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

b) Obligations environnementales

La Société, à titre de propriétaire de terrains contaminés, pourrait être tenue de poser certains gestes pour se conformer à la *Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains* (2002, chapitre 11). Il pourrait s'agir de caractériser et, si requis, de réhabiliter des terrains. La Société ne peut présentement établir en totalité le coût des mesures à apporter. Elle a élaboré un plan d'intervention qui comprend des études de caractérisation, des suivis de la qualité des eaux souterraines et des travaux de réhabilitation afin de se conformer à la loi. Au 31 décembre 2012, la Société a provisionné un montant jugé suffisant.

c) Cession des biens relatifs au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval

Le 28 avril 2007, l'AMT a cédé à titre gratuit à la Société les biens relatifs au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval en vertu de l'article 47 de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport* (« l'entente de cession du 28 avril 2007 »). Le 21 décembre 2007, cette cession a été annulée conditionnellement à ce qu'une nouvelle entente soit négociée entre les parties avant le 28 février 2008 (« l'entente de rétrocession du 21 décembre 2007 »).

L'échéance de l'entente de rétrocession du 21 décembre 2007 a été reportée de nouveau au 30 juin 2013.

L'objectif de ce report est de permettre la cession desdits biens ainsi que de la dette afférente à la valeur comptable nette selon des modalités qui n'auront aucun impact financier pour les deux parties. Donc, si l'entente se concrétise, la Société deviendra propriétaire des actifs et de la dette correspondants au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval. Cette dette sera entièrement subventionnée par le ministère des Transports du Québec.

Ce transfert aurait pour effet d'augmenter les actifs de la Société d'un montant d'environ 970,0 M\$ excluant les taxes, soit 485,0 M\$ à titre d'immobilisations et à titre de débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, ainsi que d'augmenter le passif de 485,0 M\$ à titre de dette à long terme, le solde de 485,0 M\$ étant affecté à l'excédent accumulé.

23. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée au cours de l'exercice.

24. OPINION DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

L'opinion des auditeurs indépendants ne porte pas sur les informations complémentaires ni sur le budget.

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	2012	2011
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	4 062	5 721
Excédent de fonctionnement affecté	999	999
Fonds d'amortissement	435 204	366 375
Fonds de roulement	5 576	4 592
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés	1 251	1 251
Financement des investissements en cours	23 011	(29 010)
Montant à pourvoir dans le futur	219 763	235 454
Investissement net dans les éléments à long terme	1 502 949	1 565 958
	2 192 815	2 151 340

Conformément au modèle élaboré par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire du gouvernement du Québec, la Société présente certaines informations financières établies à des fins fiscales. Outre la ventilation de l'excédent accumulé dans différents postes définis ci-dessous, ces informations financières sont reflétées aux excédents de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales.

Variation des postes de l'excédent accumulé

Excédent de fonctionnement non affecté

L'excédent de fonctionnement non affecté comprend la partie de l'excédent accumulé n'ayant aucune restriction quant à son utilisation.

	2012	2011
Solde au début de l'exercice	5 721	2 996
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	4 062	5 721
Affectation aux activités de fonctionnement	(5 721)	(2 996)
Solde à la fin de l'exercice	4 062	5 721

Excédent de fonctionnement affecté

L'excédent de fonctionnement affecté comprend la partie de l'excédent accumulé dont l'utilisation est réservée par résolution à des fins précises.

	2012	2011
Solde au début de l'exercice	999	-
Investissement net dans les éléments à long terme	-	999
Solde à la fin de l'exercice	999	999

Fonds d'amortissement

Le fonds d'amortissement est composé des sommes accumulées pour le remboursement de la dette à long terme et des revenus d'intérêts procurés par ces sommes.

	2012	2011
Solde au début de l'exercice	366 375	261 054
Contribution des activités de fonctionnement, incluant les revenus de 14,6 M\$ (14,7 M\$ en 2011)	105 959	105 321
Remboursement de la dette à long terme	(37 130)	-
Solde à la fin de l'exercice	435 204	366 375

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

Fonds de roulement

Ce fonds est composé du capital non engagé qui est réservé à l'acquisition de certaines immobilisations.

	2012	2011
Solde au début de l'exercice	4 592	3 266
Contribution des activités de fonctionnement	984	1 326
Solde à la fin de l'exercice	5 576	4 592

Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés

Ce poste représente l'ensemble des sommes disponibles à la suite de la fermeture des règlements d'emprunts.

	2012	2011
Solde au début de l'exercice	1 251	123
Contribution aux activités d'investissement	-	1 128
Solde à la fin de l'exercice	1 251	1 251

Financement des investissements en cours

Le financement des investissements en cours correspond à l'excédent des acquisitions d'immobilisations sur leur financement permanent réalisé.

	2012	2011
Solde au début de l'exercice	(29 010)	6 392
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	52 021	(35 332)
Intégration d'un organisme	-	(70)
Solde à la fin de l'exercice	23 011	(29 010)

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

Montant à pourvoir dans le futur

Le montant à pourvoir résulte des éléments suivants :

- Passifs salariaux :

Application des mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1er janvier 2000 (vacances amorties sur une période maximale de 20 ans).

- Avantages sociaux futurs :

Application des mesures d'allègements liées aux avantages sociaux futurs (amortissement sur une période estimative s'échelonnant jusqu'en 2019).

	2012	2011
Solde au début de l'exercice		
Passifs salariaux	(6 164)	(7 053)
Avantages sociaux futurs	241 618	310 775
	235 454	303 722
Variation de l'exercice		
Passifs salariaux	6 164	889
Avantages sociaux futurs	(21 855)	(69 157)
	(15 691)	(68 268)
Solde à la fin de l'exercice		
Passifs salariaux	-	(6 164)
Avantages sociaux futurs	219 763	241 618
	219 763	235 454

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

Investissement net dans les éléments à long terme

L'investissement net dans les éléments à long terme est composé du coût initial des placements à long terme et de la valeur comptable nette des immobilisations réduite de la dette reliée à ces immobilisations et des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme.

	2012	2011
Solde au début de l'exercice	1 565 958	1 476 041
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	244 292	360 356
Financement	(115 641)	(61 569)
	128 651	298 787
Activités de fonctionnement		
Immobilisations	(172 762)	(163 880)
Financement	(18 898)	(43 991)
	(191 660)	(207 871)
Excédent de fonctionnement affecté	-	(999)
Solde à la fin de l'exercice	1 502 949	1 565 958
Composition		
Éléments d'actif		
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme	954 637	833 338
Immobilisations	2 488 498	2 416 968
	3 443 135	3 250 306
Éléments de passif		
Dette à long terme	(1 940 216)	(1 684 378)
Activités de fonctionnement à financer	30	30
	(1 940 186)	(1 684 348)
	1 502 949	1 565 958

TABLEAU 2 - ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	2012	2011
Dettes à long terme		
Obligations, emprunts et emprunts bancaires	1 940 216	1 684 378
Ajouter		
Activités d'investissement à financer	(23 011)	29 010
Activités de fonctionnement à financer	(30)	(30)
Déduire		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	(435 204)	(366 375)
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme	(954 637)	(833 338)
ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME	527 334	513 645

L'endettement total net à long terme représente la dette totale à la charge de la Société compte tenu de la participation de ses partenaires. On peut s'attendre à une tendance à la hausse de cet indicateur au cours des prochains exercices considérant les investissements de 11,5 G\$ prévus au plan stratégique 2020 de la Société pour le maintien de ses actifs et l'augmentation de son offre de service. Cet accroissement de l'endettement sera potentiellement atténué, soit par des subventions dont les taux par projet seront plus élevés que par le passé, soit par une diminution des émissions de nouvelles dettes à long terme en raison du financement au comptant de certains projets, grâce à des programmes d'aide gouvernementale tels que la deuxième phase du programme de la SOFIL.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES NON AUDITÉES

RÉSULTATS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011	2010	2009	2008
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
Revenus						
Revenus-clients	565 385	563 602	533 249	487 670	463 187	444 717
Contribution de l'agglomération de Montréal	372 900	372 900	387 900	359 400	332 000	301 700
Subventions	156 781	160 567	134 385	113 236	94 760	74 829
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	90 033	82 034	70 746	71 133	58 617	57 536
Excédent (déficit) reporté	4 300	5 721	2 996	-	3 821	1 582
Autres revenus	38 205	39 660	33 439	31 120	28 809	26 412
	1 227 604	1 224 484	1 162 715	1 062 559	981 194	906 776
Charges						
Rémunération	789 409	800 068	745 351	707 171	660 325	615 538
Énergie, taxes et permis	118 892	119 653	118 905	95 829	93 980	85 718
Services professionnels	89 066	103 119	85 896	66 487	67 742	61 610
Matériel et fournitures	56 385	57 213	56 266	52 143	48 740	48 672
Location	14 814	9 914	10 737	9 309	8 302	8 212
Intérêts et frais de financement	128 866	108 968	110 724	112 489	103 538	88 100
Dépenses diverses	30 172	21 487	14 115	16 135	17 510	17 105
	1 227 604	1 220 422	1 141 994	1 059 563	1 000 137	924 955
Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales avant contribution additionnelle de (spéciale à) l'agglomération de Montréal	-	4 062	20 721	2 996	(18 943)	(18 179)
Contribution additionnelle de (spéciale à) l'agglomération de Montréal	-	-	(15 000)	-	18 943	22 000
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	4 062	5 721	2 996	-	3 821

REVENUS PAR NATURE CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011	2010	2009	2008
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
FONCTIONNEMENT						
REVENUS-CLIENTS						
Service bus et métro						
Ordinaire						
1, 2, 6 et 10 passages	162 964	157 644	158 304	148 850	138 496	129 744
CAM	188 949	197 108	185 752	173 912	171 278	161 068
CAM hebdo	35 798	30 518	31 941	30 009	27 960	28 646
	387 711	385 270	375 997	352 771	337 734	319 458
Réduit						
1, 2, 6 et 10 passages	16 981	16 050	15 696	13 911	13 728	18 272
CAM	72 917	71 904	68 070	61 700	58 637	57 948
CAM hebdo	1 886	1 860	1 773	1 549	1 718	2 491
	91 784	89 814	85 539	77 160	74 083	78 711
Titres journaliers et spéciaux	21 620	23 984	15 511	8 227	2 463	1 690
	501 115	499 068	477 047	438 158	414 280	399 859
Service de transport adapté	3 487	3 509	3 113	2 819	2 686	2 325
Revenus régionaux	60 783	61 025	53 089	46 693	46 221	42 533
	565 385	563 602	533 249	487 670	463 187	444 717
CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL						
Contribution de base	372 900	372 900	387 900	359 400	332 000	301 700
Contribution additionnelle (spéciale)	-	-	(15 000)	-	18 943	22 000
	372 900	372 900	372 900	359 400	350 943	323 700
SUBVENTIONS						
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)	54 551	41 345	32 319	35 621	29 675	25 804
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC)	59 970	58 677	50 022	39 883	29 724	16 558
Service de transport adapté	42 260	41 085	38 656	37 334	34 779	32 467
Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)	-	2 048	1 549	-	-	-
Mesures de mitigation - Échangeur Turcot	-	4 651	998	-	-	-
Autres	-	4 893	31	398	582	-
	156 781	152 699	123 575	113 236	94 760	74 829
Solde à reporter	1 095 066	1 089 201	1 029 724	960 306	908 890	843 246

REVENUS PAR NATURE CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011	2010	2009	2008
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
Solde reporté	1 095 066	1 089 201	1 029 724	960 306	908 890	843 246
CONTRIBUTIONS RÉGIONALES ET DES MUNICIPALITÉS HORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL						
Contributions régionales						
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro	39 442	39 625	40 128	40 521	45 073	43 933
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines	4 518	4 834	4 914	4 693	5 447	5 714
Service de transport adapté	207	217	207	203	-	-
Reliées aux équipements et infrastructures	1 313	1 267	1 295	1 033	1 207	1 267
Quote-part de la taxe sur les carburants	39 923	32 774	11 802	13 503	-	-
Intégration tarifaire	4 630	3 317	4 079	4 071	1 497	2 286
	90 033	82 034	62 425	64 024	53 224	53 200
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	-	-	8 321	7 109	5 393	4 336
	90 033	82 034	70 746	71 133	58 617	57 536
AUTRES REVENUS	54 400	55 797	48 714	38 789	34 769	30 225
Solde à reporter	1 239 499	1 227 032	1 149 184	1 070 228	1 002 276	931 007

REVENUS PAR NATURE CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011	2010	2009	2008
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
Solde reporté	1 239 499	1 227 032	1 149 184	1 070 228	1 002 276	931 007
INVESTISSEMENT						
CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL						
Contribution pour les immobilisations via le programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)						
	10 310	2 786	16 113	41 117	8 483	10 417
SUBVENTIONS						
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)						
	329 871	116 979	127 063	105 697	169 039	102 081
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC)						
	-	2 127	-	7 605	-	20 299
Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)						
	49 134	15 916	95 550	223 139	46 246	56 816
Programme d'amélioration de la sécurité dans les transports (Sûreté-transit)						
	-	-	-	-	6 523	5 842
Fonds Chantiers Canada (FCC)						
	21 368	4 172	1 517	-	-	-
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes (PAGAAEE)						
	3 925	191	3 140	-	-	-
Programme de démonstration en transport urbain (PDTU)						
	-	-	-	(217)	66	1 375
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées						
	1 969	-	-	-	-	-
Mesures de mitigation - Échangeur Turcot						
	25 840	17 891	-	-	-	-
	432 107	157 276	227 270	336 224	221 874	186 413
	1 681 916	1 387 094	1 392 567	1 447 569	1 232 633	1 127 837

CHARGES PAR FONCTION CONSOLIDÉES

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011	2010	2009	2008
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
EXPLOITATION DES RÉSEAUX						
Réseau des bus						
Rémunération	381 652	385 523	356 798	337 238	322 551	304 306
Biens et services	84 557	81 500	78 148	71 174	69 141	58 917
	466 209	467 023	434 946	408 412	391 692	363 223
Réseau du métro						
Rémunération	192 308	188 385	176 256	169 765	162 901	155 011
Biens et services	51 179	50 125	53 557	45 744	44 651	43 618
	243 487	238 510	229 813	215 509	207 552	198 629
Transport adapté^(a)						
Rémunération	21 876	21 167	19 125	21 379	20 562	19 083
Biens et services	38 462	34 739	32 751	31 073	26 724	24 370
	60 338	55 906	51 876	52 452	47 286	43 453
	770 034	761 439	716 635	676 373	646 530	605 305
SOUTIEN AUX OPÉRATIONS						
Direction et ingénierie						
Rémunération	29 774	31 474	26 507	24 540	22 347	20 357
Biens et services	9 591	7 133	4 521	2 769	1 877	1 575
	39 365	38 607	31 028	27 309	24 224	21 932
Sûreté et contrôle						
Rémunération	14 778	14 736	11 444	11 305	10 957	9 142
Biens et services	17 419	17 680	16 622	14 978	14 763	13 366
	32 197	32 416	28 066	26 283	25 720	22 508
Entretien des infrastructures						
Rémunération	27 789	28 067	24 667	23 347	21 633	20 689
Biens et services	17 543	10 935	13 946	4 187	7 831	6 653
	45 332	39 002	38 613	27 534	29 464	27 342
	116 894	110 025	97 707	81 126	79 408	71 782
Solde à reporter	886 928	871 464	814 342	757 499	725 938	677 087

CHARGES PAR FONCTION CONSOLIDÉES

Exercice terminé le 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

		2012	2011	2010	2009	2008
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
Solde reporté	886 928	871 464	814 342	757 499	725 938	677 087
SERVICES ADMINISTRATIFS						
Finances et contrôle						
Rémunération	17 973	18 439	17 805	16 210	15 066	13 943
Biens et services	7 055	6 960	6 267	4 749	7 264	7 534
	25 028	25 399	24 072	20 959	22 330	21 477
Planification, marketing et communications						
Rémunération	18 255	19 916	18 187	16 772	13 762	10 969
Biens et services	16 116	15 673	14 298	9 718	8 678	8 045
	34 371	35 589	32 485	26 490	22 440	19 014
Ressources humaines et services partagés						
Rémunération	47 241	48 582	45 203	42 315	38 829	35 683
Biens et services	21 576	21 280	19 751	17 068	14 545	12 636
	68 817	69 862	64 954	59 383	53 374	48 319
Services corporatifs						
Rémunération	13 352	12 698	12 203	9 708	8 527	7 600
Biens et services	8 177	6 009	3 915	3 396	2 412	2 098
	21 529	18 707	16 118	13 104	10 939	9 698
	149 745	149 557	137 629	119 936	109 083	98 508
PROJETS SPÉCIAUX ET AUTRES DÉPENSES						
Rémunération	19 890	25 008	36 267	30 789	21 472	21 746
Biens et services	30 987	31 356	13 497	26 561	29 305	39 170
	50 877	56 364	49 764	57 350	50 777	60 916
AFFECTATION - MONTANT À POURVOIR DANS LE FUTUR (avantages sociaux futurs)						
Rémunération	33 408	21 855	69 157	(313 379)	(96 419)	-
FRAIS DE FINANCEMENT						
Biens et services	90 684	73 622	64 056	65 030	61 058	47 747
AMORTISSEMENT						
Biens et services	174 043	172 757	159 873	158 852	119 650	100 400
DÉPENSES IMPRÉVUES						
Biens et services	5 953	-	-	-	-	-
	1 391 638	1 345 619	1 294 821	845 288	970 087	984 658
(a) Transport adapté						
Service de transport adapté à l'état des résultats	65 852	61 784	57 465	53 423	48 475	44 696
Charges incluses aux autres fonctions	(5 514)	(5 878)	(5 589)	(971)	(1 189)	(1 243)
	60 338	55 906	51 876	52 452	47 286	43 453

FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	2012	2011	2010	2009	2008
Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS	(574 803)	(244 292)	(360 286)	(435 737)	(316 673)
Gouvernement fédéral					
Programme d'amélioration de la sécurité dans les transports (Sûreté-transit)	-	-	-	6 523	5 842
Programme de démonstration en transport urbain (PDTU)	-	-	(217)	66	1 375
Fonds Chantiers Canada (FCC)	21 368	4 172	1 517	-	-
	21 368	4 172	1 517	6 589	7 217
Gouvernement provincial					
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)	329 871	116 979	127 063	169 039	102 081
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC)	-	2 127	-	7 605	20 299
Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)	49 134	15 916	95 550	46 246	56 816
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes (PAGAAEE)	3 925	191	3 140	-	-
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées	1 969	-	-	-	-
Programme pour les mesures de mitigation de l'Échangeur Turcot	25 840	17 891	-	-	-
	410 739	153 104	225 753	215 285	179 196
Contribution municipale					
Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)	10 310	2 786	16 113	8 483	10 417
Société de transport de Montréal					
Financement à long terme des activités d'investissement	128 136	115 641	61 569	149 263	6 560
Affectations des activités de fonctionnement	4 250	20 610	21 130	6 786	6 273
Règlements d'emprunts fermés	-	-	(1 128)	-	1 073
	132 386	136 251	81 571	156 049	13 906
	574 803	296 313	324 954	386 406	210 736
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	52 021	(35 332)	18 233	(105 937)

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	2012	2011
Obligation, 40 000 \$		
5,25 %, échéant le 24 octobre 2012	-	9 110
Obligation, 75 000 \$		
5,30 %, échéant le 6 mai 2012	-	6 000
5,40 %, échéant le 6 mai 2013	20 600	20 600
Obligation, 75 000 \$		
4,15 %, échéant le 27 avril 2012	-	6 500
4,35 %, échéant le 27 avril 2013	6 800	6 800
4,50 %, échéant le 27 avril 2014	7 100	7 100
4,60 %, échéant le 27 avril 2015	15 100	15 100
Obligation, 300 000 \$		
5,00 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019 ^(a)	300 000	300 000
Obligation, 47 130 \$		
5,46 %, échéant le 9 janvier 2012 ^(a)	-	47 130
Obligation, 75 350 \$^(b)		
4,74 %, échéant le 7 juin 2017	54 252	54 252
4,92 %, échéant le 7 juin 2027	21 098	21 098
Obligation, 84 500 \$^(b)		
5,85 %, échéant le 29 janvier 2024	84 500	84 500
Obligation, 100 000 \$		
4,71 %, échéant le 21 avril 2014 ^(a)	100 000	100 000
Obligation, 75 000 \$		
5,22 %, échéant le 22 octobre 2014 ^(a)	75 000	75 000
Emprunt bancaire, 100 000 \$		
4,67 %, échéant le 24 février 2016 ^(a)	60 000	60 000
4,89 %, échéant le 24 février 2021	40 000	40 000
Emprunt bancaire, 100 000 \$		
4,36 %, échéant le 19 janvier 2017 ^(a)	73 200	73 200
4,55 %, échéant le 19 janvier 2022	16 300	16 300
4,60 %, échéant le 19 janvier 2027	10 500	10 500
Emprunt bancaire, 175 000 \$		
5,11 %, échéant le 15 novembre 2017 ^(a)	128 100	128 100
5,27 %, échéant le 15 novembre 2022	17 700	17 700
5,32 %, échéant le 15 novembre 2027	29 200	29 200
Solde à reporter	1 059 450	1 128 190

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	2012	2011
Solde reporté	1 059 450	1 128 190
Obligation, 18 250 \$		
1,65 %, échéant le 6 avril 2012	-	4 800
2,30 %, échéant le 6 avril 2013	5 000	5 000
2,75 %, échéant le 6 avril 2014	1 900	1 900
3,00 %, échéant le 6 avril 2015	2 000	2 000
Obligation, 200 000 \$		
4,50 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2020 ^(a)	200 000	200 000
Emprunt, 116 625 \$		
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2012	-	11 663
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2013	11 662	11 662
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2014	11 663	11 663
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	11 662	11 662
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	11 663	11 663
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	11 662	11 662
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	11 663	11 663
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	11 662	11 662
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2020	11 663	11 663
Emprunt, 57 525 \$		
4,50 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2021 ^(a)	57 525	57 525
Emprunt, 180 000 \$		
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2012	-	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2013	9 905	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2014	9 905	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	9 905	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	9 905	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	9 905	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	9 905	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	9 905	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2020	9 905	9 905
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	90 855	90 855
Emprunt, 111 100 \$		
4,50 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	7 500	-
4,25 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2032	103 600	-
Emprunt, 52 460 \$		
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2013	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2014	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2015	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2016	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2017	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2018	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2019	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2020	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2021	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2022	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2023	2 623	-
Solde à reporter	1 729 223	1 684 378

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2012

(en milliers de dollars)

	2012	2011
Solde reporté	1 729 223	1 684 378
Emprunt, 52 460\$ (suite)		
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2024	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2025	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2026	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2027	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2028	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2029	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2030	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2031	2 623	-
3,43 %, échéant le 1 ^{er} juin 2032	2 623	-
Emprunt, 107 540 \$		
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2013	10 754	-
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2014	10 754	-
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	10 754	-
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	10 754	-
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	10 754	-
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	10 754	-
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	10 754	-
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2020	10 754	-
2,71 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	10 754	-
Emprunt, 75 200 \$		
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2013	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2014	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2020	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	5 033	-
2,91 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2022	29 903	-
Emprunt, 15 400 \$		
1,25 %, échéant le 20 décembre 2013	2 843	-
1,40 %, échéant le 20 décembre 2014	2 957	-
1,65 %, échéant le 20 décembre 2015	3 075	-
1,85 %, échéant le 20 décembre 2016	3 199	-
2,05 %, échéant le 20 décembre 2017	3 326	-
TOTAL	1 940 216	1 684 378
ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME	527 334	513 645

(a) Tranche à fonds d'amortissement.

(b) Montant que la Société devra déboursier à l'échéance en vertu de swaps de devises.

RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2012

La Société a officialisé les pratiques usuelles de gestion sur lesquelles sont basées ses décisions prises en matière de financement. L'approche est formalisée par l'adoption et la mise en place d'une politique corporative et de directives sectorielles dont la directive sectorielle de gestion de la dette et la directive sectorielle de gestion des risques financiers. La directive sectorielle de gestion de la dette favorise la mise en place de ratios financiers qui serviront d'indicateurs à long terme de la santé financière de la Société. Parmi ces indicateurs se retrouvent les ratios d'endettement.

Les trois ratios choisis sont des indicateurs qui permettent d'illustrer l'impact des décisions d'investissement sur la situation financière à long terme de la Société.

Ces ratios doivent être comparés historiquement. Suite à un étalonnage international avec des entreprises de même envergure, la Société a établi des limites pour chacun des ratios.

Tous les postes aux états financiers utilisés pour le calcul des ratios ont été ajustés afin qu'ils ne représentent que les charges exclusives à la Société. À cette fin et pour fins de comparaison, tout impact des subventions reliées aux immobilisations a été retranché.

Au 31 décembre 2012, tous les ratios se retrouvent en deçà des limites fixées par la Société.

RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2012

Service de la dette assumé par la STM / Dépenses d'exploitation nettes des subventions consacrées au service de dette

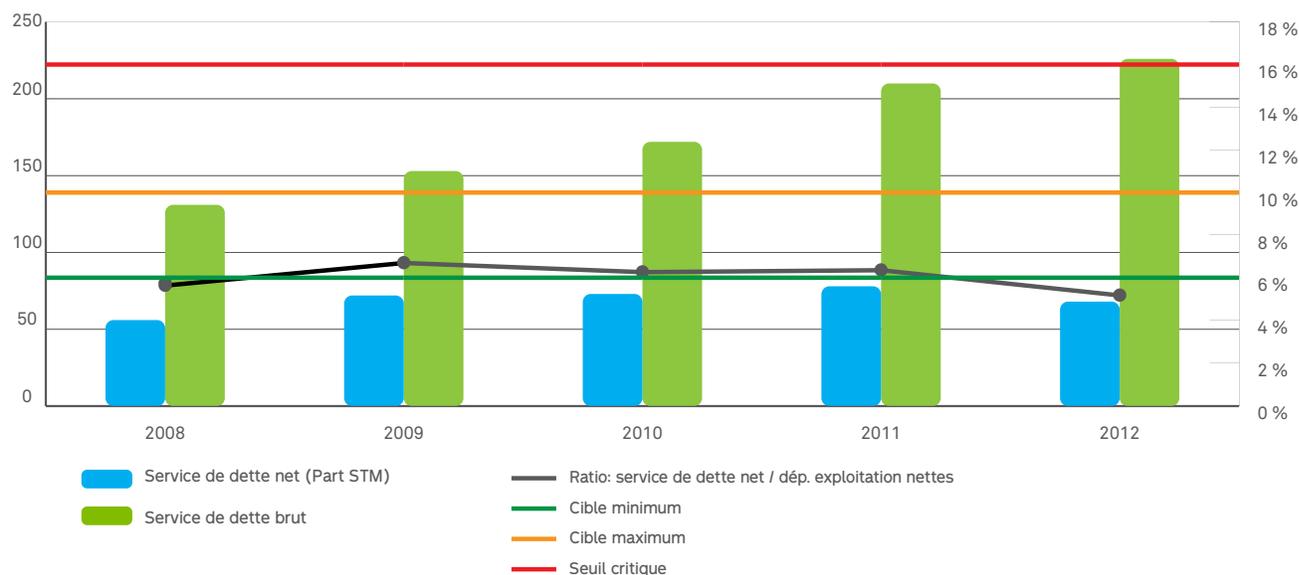
Ce ratio représente la part des dépenses qui est consacrée au service de la dette. La proportion optimale visée se situe entre 6 % et 10 %. Le niveau actuel du ratio est de 5,17 %. Ce niveau est inférieur à la limite de 16 % que s'est fixée l'entreprise. Le niveau du ratio démontre que la portion des dépenses consacrées au service de dette est raisonnable et sous contrôle. La constance du ratio des trois dernières années démontre que la variation de l'endettement s'effectue au même rythme que la croissance de l'entreprise.

La composition du ratio se fait comme suit:

Le service de la dette nette se compose du remboursement de la dette à long terme, des contributions au fonds d'amortissement et de la charge d'intérêts incluant les intérêts de la dette à long terme capitalisés aux immobilisations en cours. De ce total sont retranchées les subventions relatives aux remboursements de la dette à long terme, les contributions au fonds d'amortissement et les revenus générés par ce dernier.

Les dépenses d'exploitation nettes incluent les charges totales auxquelles s'ajoutent le remboursement de la dette à long terme, les contributions au fonds d'amortissement et la charge d'intérêts incluant les intérêts sur la dette long terme capitalisés aux immobilisations en cours. De ce total sont déduites les subventions relatives aux remboursements de la dette à long terme, aux contributions au fonds d'amortissement et aux intérêts versés. Un ajustement relatif aux avantages sociaux futurs est effectué afin de représenter ceux-ci selon la base de fonctionnement à des fins fiscales pour les rendre comparables d'un exercice à l'autre.

(en millions de dollars)



RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2012

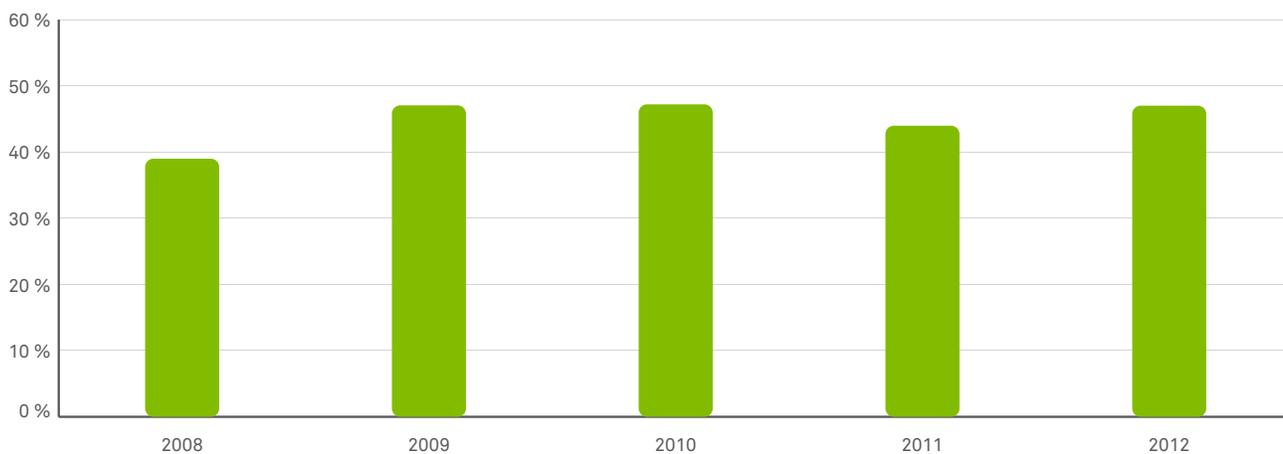
Dette excluant la part des partenaires financiers / Revenus annuels nets des subventions consacrées au service de dette

La dette à long terme doit augmenter proportionnellement aux revenus. Le niveau actuel du ratio est de 47,31 %. Ce niveau est inférieur à la limite de 100 % que s'est fixée l'entreprise. La tendance croissante, des cinq dernières années, observée pour ce ratio illustre bien les besoins en financement importants de la Société mais les revenus croissent également, bien qu'à un rythme moindre.

La composition du ratio se fait comme suit:

La dette excluant la part des partenaires financiers est la dette totale moins le montant à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme du gouvernement du Québec et moins les montants accumulés au fonds d'amortissement.

Les revenus annuels nets sont composés des revenus de fonctionnement moins les subventions relatives au paiement d'intérêts et moins les revenus du fonds d'amortissement.



RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2012

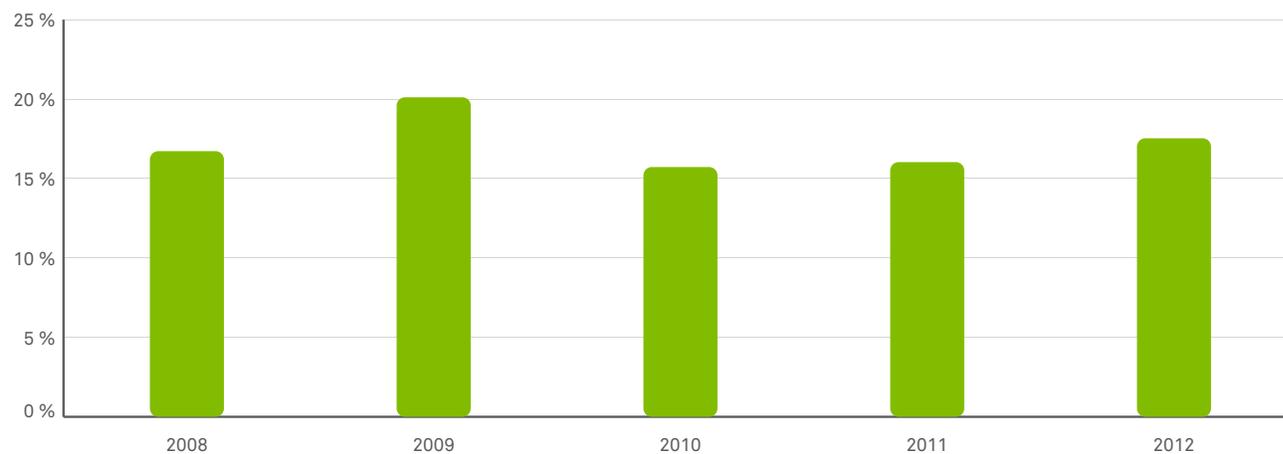
Dette excluant la part des partenaires financiers / Actifs nets des subventions à recevoir consacrées au service de dette

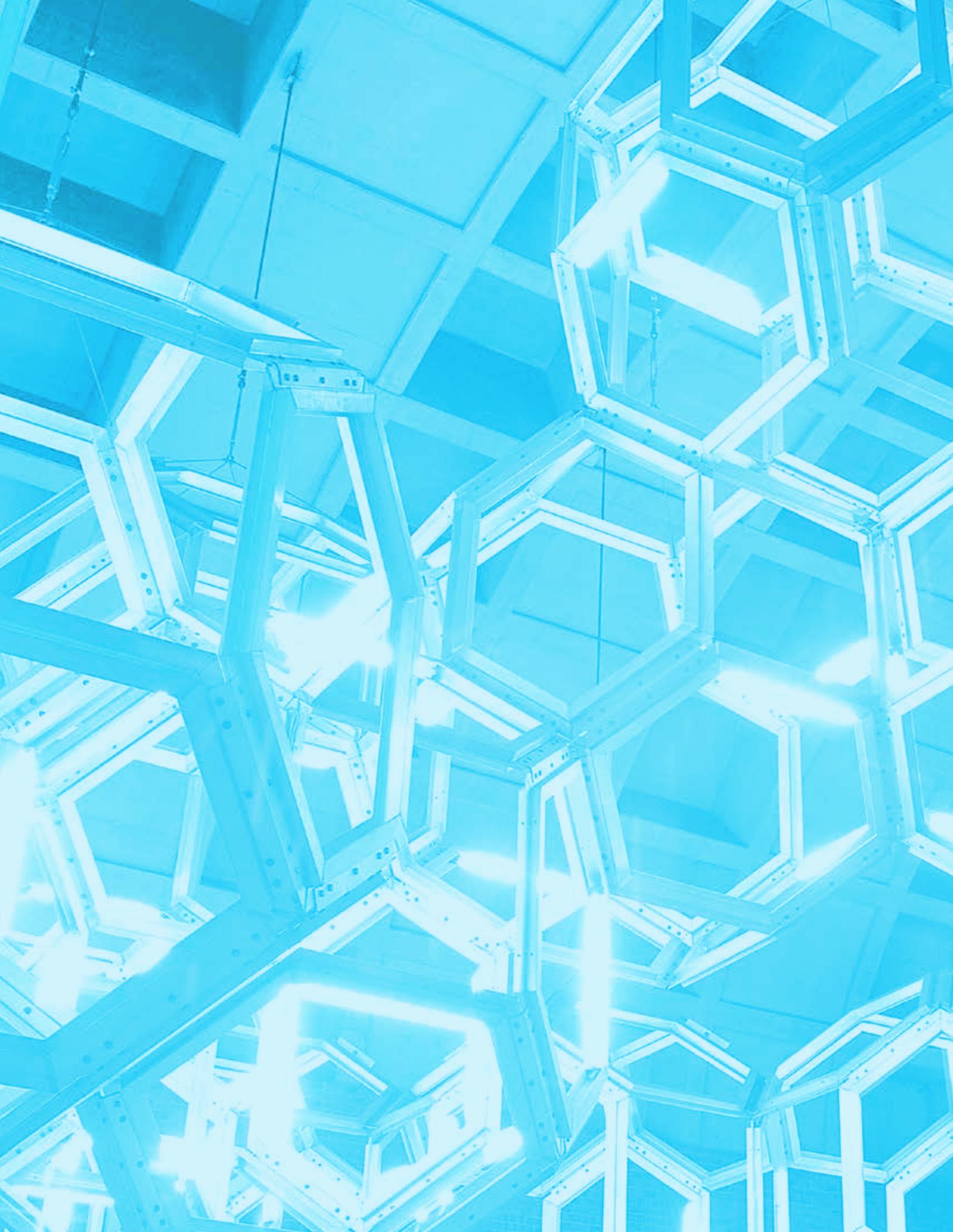
Ce ratio est un indicateur de l'effet de levier utilisé par l'entreprise. Le niveau actuel du ratio est de 17,53 %. Ce niveau est inférieur à la limite de 100 % que s'est fixée l'entreprise. Le niveau raisonnable de ce ratio démontre que les partenaires financiers contribuent de façon importante au financement des actifs, notamment au niveau des subventions au comptant.

La composition du ratio se fait comme suit:

La dette excluant la part des partenaires financiers est la dette totale moins le montant à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme du gouvernement du Québec et moins les montants accumulés au fonds d'amortissement.

Le total des actifs moins le montant à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme du gouvernement du Québec et moins les montants accumulés au fonds d'amortissement représente les actifs nets.





Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive - Finances et contrôle
Direction - Gestion financière et contrôle

800, rue de La Gauchetière Ouest
Bureau 9100
Montréal (Québec) H5A 1J6

Dépôt légal
Bibliothèque nationale
1er trimestre

This report is available in English.

stm.info

Vous pouvez également consulter
le *Rapport de développement durable 2012*,
le *Rapport d'activités 2012* ainsi que
le *Budget 2012* et le *Programme triennal d'immobilisations 2012-2014*
sur notre site Internet.

