



Une année historique

Rapport financier annuel

**EN 2011,
NOUS AVONS
FRACASSÉ UN
RECORD
D'ACHALANDAGE.**

A black and white photograph showing the interior of a crowded train carriage. The carriage is filled with passengers, many of whom are seated in rows of seats that run the length of the train. The perspective is from an elevated position, looking down the aisle. The lighting is somewhat dim, and the overall tone is somber. The text '404 800 000 DÉPLACEMENTS' is overlaid in large, white, bold letters across the center of the image.

**404 800 000
DÉPLACEMENTS**

**EN 2011,
LE TRANSPORT
COLLECTIF
MONTRÉALAIS
A EU 150 ANS.**

Premiers tramways tirés par des chevaux, sur la rue Notre-Dame

1861

1886

La Montreal City Passenger Railway Company devient la Montreal Street Railway Company

1892 Premiers tramways électriques

1911 Création de la Montreal Tramways Company, qui obtient bientôt le monopole du transport à Montréal

1937

Premiers trolleybus, sur la rue Beaubien

1919

Premiers bus, sur la rue Bridge

La Commission de transport de Montréal (CTM) succède à la Montreal Tramways Company

1951

1959

Retrait des derniers tramways à Montréal

Début de la construction du réseau initial du métro

1962

1966

Retrait des derniers trolleybus à Montréal

Inauguration officielle du métro de Montréal

1966

1967

Inauguration de la ligne jaune pour l'Exposition universelle

La CTM devient la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM)

1970

1976

Prolongement de la ligne verte pour les Jeux olympiques

1985

La CTCUM devient la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM)

1984

Record d'achalandage (2 millions) pour la visite du pape Jean-Paul II au parc Jarry

1980

Création du service de transport adapté de la CTCUM

1986

Ouverture de la ligne bleue

2007

Inauguration du métro à Laval

2002

La STCUM devient la Société de transport de Montréal (STM)

**EN 2011,
NOUS AVONS
CÉLÉBRÉ CE
150^e ANNIVERSAIRE.**

**Pour en savoir plus,
visitez 150stm.info**



LE TRANSPORT
COLLECTIF
À MONTRÉAL
150 ANS
ET TOUJOURS
VERT

stm



Table des matières

INTRODUCTION

Remerciements	3
Membres du conseil d'administration	4
Membres du comité de vérification	5
Organisation de la STM	6
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	21
Rapport du vérificateur général de Montréal	22
Rapport de l'auditeur indépendant	24
États financiers consolidés	
État consolidé des résultats	27
Conciliations à des fins fiscales	
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé	28
Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales consolidé	29
État consolidé de la situation financière	30
État consolidé de la variation de la dette nette	31
État consolidé des flux de trésorerie	32
Charges par objet consolidées	33
Notes complémentaires	34
Tableaux complémentaires	
Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé	57
Tableau 2 - Endettement total net à long terme consolidé	61

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES NON AUDITÉES

Résultats d'exploitation consolidés	63
Revenus par nature consolidés	64
Charges par fonction consolidées	67
Financement des immobilisations	69
Dette à long terme	70
Ratios financiers	72

INTRODUCTION

REMERCIEMENTS

L'élaboration du rapport financier annuel 2011 est le fruit du travail d'un grand nombre d'employés de la Direction exécutive - Finances et contrôle. Je tiens à remercier tous ceux et celles qui y ont contribué, tout particulièrement la Direction - Gestion financière et encadrement de systèmes.

Angèle Dubé, CA

Directrice

Lison Lefebvre, CA

Chef de division

Nicole Racine, CA

Chef de section

Véronique Harvey, CA

Michel Bergeron, CA

Alain Sansregret, CA

Conseillers corporatifs

Marie-Claude Champagne, CMA

Marie-Claude Lamarre, CA

Alain Bouchard

Conseillers

Jean-Claude Joseph, CGA

Sophie Tremblay

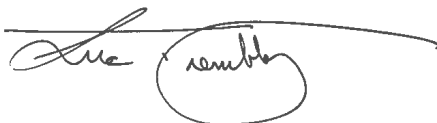
Analystes

Stéphanie Deslongchamps

Rémi Desrochers

Anne-Marie Samson

Techniciens



Luc Tremblay, CA

Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Michel Labrecque

Président

Représentant des clients du transport collectif

Monsieur Marvin Rotrand

Vice-président

Conseiller de la Ville de Montréal

Arrondissement de Côte-des-Neiges /
Notre-Dame-de-Grâce

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement

Ville de Montréal

Arrondissement de Lachine

Monsieur Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal -
district Côte-de-Liesse

Arrondissement de Saint-Laurent

Monsieur Edward Janiszewski

Maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux

Monsieur Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal

Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Monica Ricourt

Conseillère d'arrondissement -
district Ovide-Clermont

Arrondissement de Montréal-Nord

Madame Marie Turcotte

Représentante des clients
du transport adapté

Madame Claudia Lacroix Perron

Représentante des clients du transport collectif
– moins de 35 ans

MEMBRES DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

Monsieur Yves Gauthier, FCA

Président

Directeur, 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, CA, MBA, D. Fisc.

Membre externe

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

ORGANISATION DE LA STM

MISSION

Entreprise publique de transport en commun, la Société de transport de Montréal (ci-après la «Société») est au cœur du développement économique de la région de Montréal et contribue à la qualité de vie des citoyens et au développement durable.

Elle développe et exploite, pour sa clientèle, un réseau intégré. Elle assure avec courtoisie des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables par bus, métro ainsi que par son service de transport adapté.

Ses clients, ses employés et ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût.

GOUVERNANCE

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 usagers des services de transport collectif et un usager des services adaptés. La désignation de deux usagers 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. 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. Il est actuellement composé de six élus municipaux et de trois représentants des clientèles regroupant trois femmes et six hommes.

RÔLE ET RESPONSABILITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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 les programmes triennaux 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. Il approuve également les états financiers consolidés de la Société.

LES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 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 de membres externes indépendants.

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

ORGANISATION DE LA STM

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires de la Société ainsi que de la disponibilité de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats. Il étudie et analyse les états financiers consolidés pour le bénéfice du conseil d'administration. Il recommande au conseil d'administration l'approbation des états financiers consolidés ainsi que la nomination des auditeurs indépendants.

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. À ce titre, il étudie le cadre financier de l'entreprise qui soutient le plan d'affaires et examine les livres du budget et du programme triennal des immobilisations ainsi que les besoins de financement pour réaliser ceux-ci.

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 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.

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 usagers ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées. Deux sous-comités ont été formés pour traiter plus spécifiquement des dossiers touchant l'accessibilité et la diversité. Pour prendre le pouls de la clientèle, le comité organise chaque année des rencontres publiques de consultation.

ORGANISATION DE LA STM

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 Société (équipements et systèmes d'exploitation, infrastructures et parc informatique), ainsi que la réalisation des projets majeurs appuyant la mise en œuvre de son plan d'affaires 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.

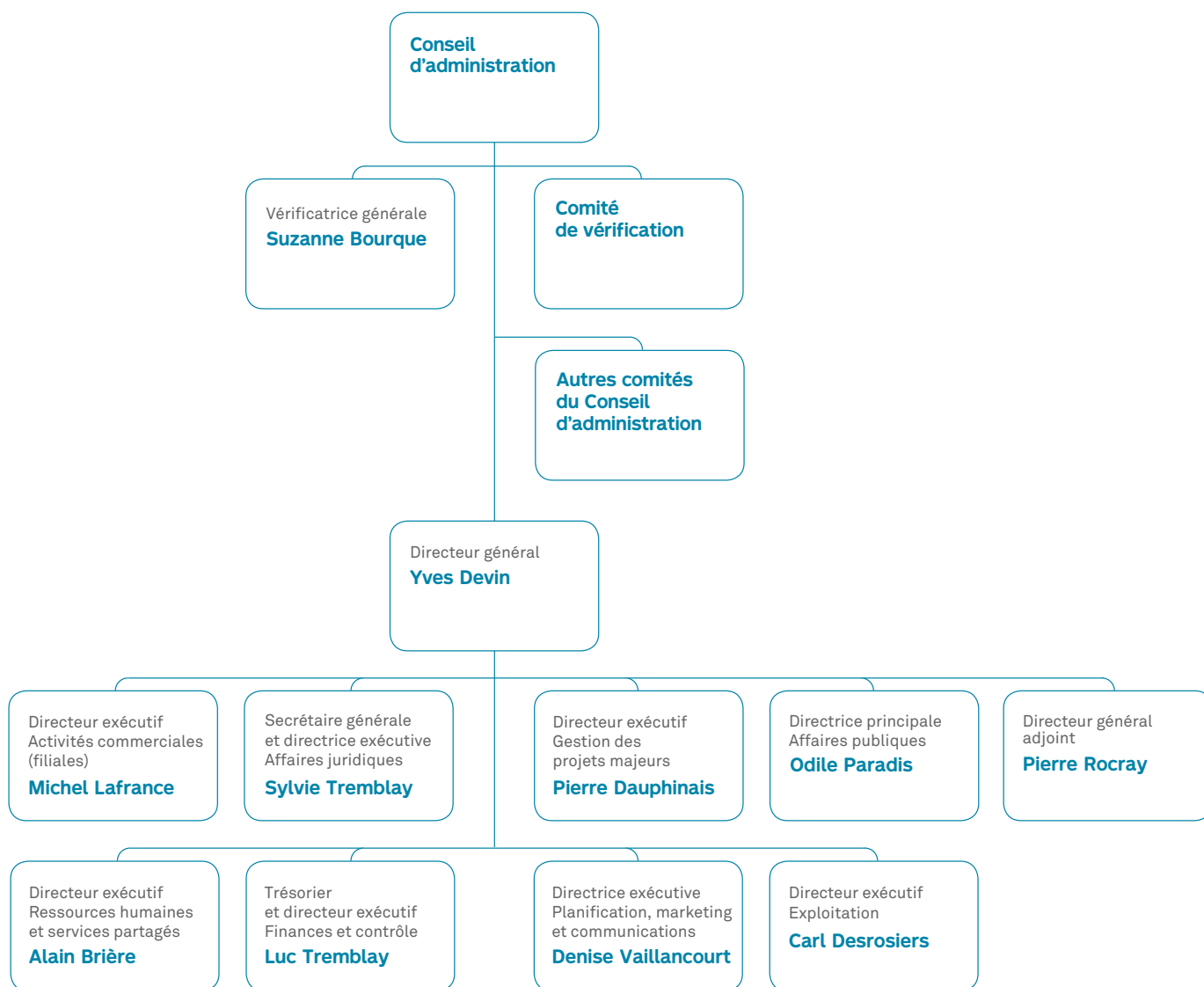
COMITÉ DES ARTS ET DU PATRIMOINE

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 détenus par la Société, ainsi que de formuler au conseil d'administration de la Société les recommandations appropriées.

TRANSGESCO S.E.C. (ACTIVITÉS COMMERCIALES)

Le conseil des associés de Transgesco S.E.C., auquel siègent trois membres du conseil d'administration de la Société, en détermine les orientations et en adopte le plan stratégique de développement. En plus de ses propres états financiers, Transgesco S.E.C. consolidé regroupe les entités suivantes : Société en commandite Transconseil (détenue à 99,9 %) et son commandité 9141-1348 Québec Inc. (détenu en totalité), Société en commandite Collectif Média (détenue à 99,9 %) et son commandité 9211-8512 Québec Inc. (détenu en totalité), ainsi que Société en commandite Transimmobilier (détenue à 99,9 %) et son commandité 9223-1240 Québec Inc. (détenu en totalité).

ORGANISATION DE LA STM AU 31 DÉCEMBRE 2011





MOT DE LA DIRECTION

UNE ANNÉE HISTORIQUE

ACHALANDAGE RECORD ET RÉSULTATS SUPÉRIEURS AUX ATTENTES

Avec 404,8 millions de déplacements en bus et en métro sur son réseau en 2011, la STM peut affirmer que les efforts déployés pour développer les services et augmenter l'achalandage portent fruit. Il s'agit d'une hausse de 16,2 millions de déplacements, ou de 4,2 %, par rapport à 2010, ce qui constitue un record jamais égalé dans l'histoire du transport collectif à Montréal!

Cet excellent résultat est en bonne partie tributaire du Programme d'amélioration de service de transport en commun (PASTEC), financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'Agglomération de Montréal. En effet, entre 2007 et 2011, l'offre de service a augmenté de 24,9 % et l'achalandage a progressé de 11,4 %. Rappelons que le PASTEC découle de la Politique québécoise du transport collectif du ministère des Transports du Québec, qui visait à accroître de 16 % l'offre de service du transport collectif pour augmenter de 8 % l'achalandage de 2007 à 2011. Le ministère des Transports a confirmé son intention de reconduire ce programme en 2012 en attendant la fin des travaux visant la mise en place d'un nouveau programme en 2013.

Dans cette foulée, la STM termine l'année avec un léger surplus de 5,7 M\$, soit l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé. La bonne performance au chapitre de l'achalandage a permis d'accroître de 27,1 M\$ les revenus-clients par rapport aux prévisions budgétaires 2011. Ce résultat doit également être mis en perspective avec le budget 2011 qui, bien qu'équilibré, prévoyait un revenu de 31,6 M\$ relatif à la quote-part de la taxe sur les carburants pour combler son déficit structurel alors qu'il n'a été que de 11,8 M\$ représentant donc un manque à gagner de 19,8 M\$ en 2011.

Rappelons que depuis 2010, les contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal ont fait l'objet d'une entente entre les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) afin de revoir la répartition des sources de revenus métropolitaines. En attendant les changements législatifs nécessaires découlant de cette entente, les revenus de la taxe sur les carburants de 1,5 ¢/litre instaurée le 1^{er} mai 2010 sont partagés selon les modalités fixées par décret pour 2010 et 2011. La STM continue de recevoir les aides métropolitaines versées par l'AMT et la contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal pour le financement du déficit du métro. Bien que les fondements de ce décret soient valables, certains paramètres font en sorte que la part de la taxe additionnelle sur l'essence qui est attribuée à la STM, est beaucoup moindre que prévue. Pour l'année 2012, la STM entend faire les représentations nécessaires afin de corriger les paramètres qui la pénalisent.

MOT DE LA DIRECTION (SUITE)

Du côté des dépenses, les efforts de contrôle soutenus combinés au report de certains investissements ont permis une économie budgétaire de plus de 30,0 M\$ au niveau des charges et affectations à des fins fiscales.

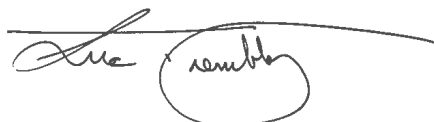
Malgré la période d'instabilité financière mondiale, les firmes de notation Moody's et Standard & Poor's ont reconnu encore une fois la qualité, l'efficacité et la performance de la gestion de la STM en maintenant ses excellentes cotes de crédit de Aa2 et A+.

En 2011, la STM a réalisé des investissements importants dans ses immobilisations. Les principales acquisitions de l'exercice proviennent de l'achat de bus pour un montant de 167,4 M\$, du programme de rénovation des équipements fixes du métro pour un montant de 70,4 M\$, du projet pour préparer les plans et devis ainsi que les infrastructures qui serviront à l'entretien des nouvelles voitures de métro pour un montant de 25,2 M\$, de l'ingénierie et de l'acquisition d'un terrain afin d'ajouter un nouveau centre de transport pour un montant de 22,7 M\$ et du programme de rénovation des stations de métro visant le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro pour un montant de 15,6 M\$.

Pour réaliser les objectifs du Plan stratégique 2020, la STM compte sur l'appui financier de ses partenaires, des gouvernements provincial et fédéral, de l'Agglomération de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le plan prévoit des investissements totaux de 11,5 milliards de dollars. Malgré l'importance des sources de financement de ses partenaires, ces investissements auront un impact significatif sur le service de la dette. À moins de changements importants dans la nature et le niveau de ses ressources financières actuelles, ces dernières demeureront insuffisantes pour atteindre les objectifs du Plan stratégique 2020. La Société doit donc pouvoir compter sur une majoration des sources actuelles, voire sur la mise en place de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes pour financer le développement de son offre de service, mettre en place de nouveaux modes de transport et investir dans le remplacement de ces infrastructures vieillissantes. La STM sera alors en mesure de réaliser son Plan stratégique 2020 et de faire du transport collectif un succès durable!



Yves Devin, Fellow CRIA
Directeur général



Luc Tremblay, CA
Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

FAITS SAILLANTS

(en milliers de dollars)

		2011	2010
	Budget	Réalisations	Réalisations
REVENUS DE FONCTIONNEMENT			
Revenus-clients	506 123	533 249	487 670
Contributions et subventions	618 603	567 221	543 769
Autres revenus			
Autres revenus excluant les revenus du fonds d'amortissement	38 788	34 051	30 579
Revenus du fonds d'amortissement	11 806	14 663	8 210
	50 594	48 714	38 789
	1 175 320	1 149 184	1 070 228
CHARGES			
Service bus et métro avant allègement relatif aux avantages sociaux futurs	1 115 483	1 104 143	1 040 214
Allègement relatif aux avantages sociaux futurs	-	69 157	(313 379)
Service bus et métro	1 115 483	1 173 300	726 835
Service de transport adapté	60 803	57 465	53 423
Intérêts et frais de financement	85 065	64 056	65 030
	1 261 351	1 294 821	845 288
ÉLÉMENTS DE CONCILIATION À DES FINS FISCALES	(86 031)	(151 358)	221 944
CHARGES ET ÉLÉMENTS DE CONCILIATION À DES FINS FISCALES	1 175 320	1 143 463	1 067 232
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT DE L'EXERCICE À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ	-	5 721	2 996
ACTIF TOTAL		4 224 108	3 971 580
PASSIF		2 072 768	1 917 986
EXCÉDENT ACCUMULÉ		2 151 340	2 053 594
		4 224 108	3 971 580
Acquisitions d'immobilisations	583 346	360 286	435 737
Émission de dette à long terme	443 179	354 150	218 250
Dette à long terme	1 892 100	1 684 378	1 374 456
Endettement total net à long terme		513 645	478 004
Liquidités provenant du fonctionnement		366 869	166 359
Achalandage (en millions de déplacements)	393,3	404,8	388,6
Rendement du fonds d'amortissement en %	4,00 %	7,48 %	5,30 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à court terme	1,62 %	1,12 %	0,75 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à long terme	4,86 %	4,67 %	4,89 %
Cote de crédit selon les firmes de notation :			
Moody's		Aa2	Aa2
Standard & Poor's		A+	A+

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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.

Comme la Société est un organisme public de transport en commun 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 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 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

Pour l'exercice financier 2011, la Société a enregistré des revenus de fonctionnement de 1 149,2 M\$. Les charges, quant à elles, se sont élevées à 1 294,8 M\$, dégageant ainsi un déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales de 145,6 M\$. Une fois les ajustements de la conciliation à des fins fiscales effectués, la Société termine l'exercice financier 2011 avec un excédent de 5,7 M\$.

REVENUS DE FONCTIONNEMENT

Les revenus de fonctionnement sont en hausse de 79,0 M\$ par rapport à 2010 mais affichent un écart défavorable de 26,1 M\$ par rapport au budget .

Les revenus-clients se sont chiffrés à 533,2 M\$, soit une augmentation de 45,6 M\$ comparativement à l'année 2010. En plus de fracasser un record d'achalandage datant de 1947, l'achalandage STM a franchi en 2011 la barre des 400 millions en atteignant 404,8 millions de déplacements, en hausse de 4,2 % par rapport à 2010. Une offre de service bonifiée par rapport à 2010 combinée à une conjoncture économique favorable pour la première moitié de l'année ainsi qu'à une croissance des ventes de CAM mensuelles de 2,5 % pour le tarif ordinaire et de 4,8 % pour le tarif réduit reliées à la stratégie tarifaire et au programme CAMPUS ont contribué grandement à ces résultats. Par contre, les titres unitaires accusent une légère baisse en 2011 (- 0,8 %).

L'agglomération de Montréal a majoré sa contribution au transport en commun de 13,5 M\$ par rapport à 2010, portant ainsi son apport à la Société à 372,9 M\$.

Au chapitre des subventions, le gouvernement du Québec a accru sa contribution de 10,3 M\$ par rapport à l'exercice précédent. Le Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTEC) affiche une hausse de 10,1 M\$ suite à la croissance de l'offre de service bus et métro. Ce programme est issu de la Politique québécoise du transport collectif et visait à augmenter l'achalandage du transport en commun de 8 % et l'offre de service de 16 % de 2007 à 2011. Au cours de cette période, l'achalandage a connu une croissance réelle de 11,4 % alors que la Société a bonifié l'offre de service de 24,9 % (incluant le prolongement du métro à Laval). Dans une lettre datée du 1er mars 2012, le MTQ confirme son intention de prolonger ce programme en 2012 et reconduit provisoirement le plafond de la STM de 51,9 M\$ du programme se terminant en 2011, en attendant l'approbation des prévisions budgétaires 2012 par le ministre des Transports.

Malgré l'augmentation du service de dette, la contribution du gouvernement du Québec au titre du programme d'aide au transport collectif de personnes a diminué de 3,3 M\$. Cette réduction s'explique par le fait qu'en 2011 la Société a capitalisé les intérêts sur la dette à long terme accumulés avant la mise en service des immobilisations afférentes. Un montant de 10,8 M\$ de subvention sur les intérêts sur la dette à long terme a donc été présenté dans les subventions d'investissement plutôt que parmi les subventions de fonctionnement. La subvention relative au service de transport adapté s'est accrue quant à elle de 1,3 M\$, en relation avec la croissance de l'offre de service.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

REVENUS DE FONCTIONNEMENT (SUITE)

Les contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal affichent une baisse de 0,4 M\$ par rapport à 2010. Cette diminution se compose essentiellement de deux éléments, soit, une quote-part de la taxe sur les carburants en baisse de 1,7 M\$ et une hausse de 1,2 M\$ des contributions des municipalités hors de l'agglomération de Montréal relativement à l'entente métro 2007-2011. Depuis 2010, les contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal ont fait l'objet d'une entente entre les municipalités de la CMM afin de revoir la répartition des sources de revenus métropolitaines.

En attendant les changements législatifs nécessaires découlant de cette entente, les revenus de la taxe sur les carburants de 1,5 ¢/litre instaurée le 1^{er} mai 2010 sont partagés selon les modalités fixées par décret pour 2010 et 2011 et la STM continue de recevoir les aides métropolitaines versées par l'AMT et la contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal pour le financement du déficit du métro.

Bien que les fondements de cette entente soient valables, certains paramètres font en sorte que la quote-part de la taxe sur les carburants qui est attribuée à la STM est beaucoup moindre que prévue. En effet, le budget de la STM prévoyait une somme de 31,6 M\$ pour 2011 alors que les sommes constatées aux états financiers de la Société sont de 11,8 M\$ (15,6 M\$ pour 2011 moins une correction de 3,8 M\$ pour 2010). Pour l'année 2012, la STM entend faire les représentations nécessaires afin de corriger les paramètres qui la pénalisent.

Les autres revenus affichent une hausse de 9,9 M\$ par rapport à 2010, notamment à cause de l'augmentation des revenus du fonds d'amortissement pour un montant de 6,5 M\$ et de la croissance des revenus de publicité de la Société en commandite Transgesco pour un montant de 2,2 M\$. Les revenus de publicité de la Société en commandite étaient, en 2010, inclus dans la quote-part du bénéfice d'une filiale.

CHARGES

Les charges affichent une augmentation de 449,5 M\$ par rapport à 2010. Cette hausse marquée provient du service bus et métro qui présente une augmentation de 446,5 M\$. Par ailleurs, le service de transport adapté et les intérêts et frais de financement affichent respectivement une hausse de 4,0 M\$ et une baisse de 1,0 M\$. L'importante augmentation de 446,5 M\$ du service bus et métro résulte de l'application d'une norme comptable touchant les avantages sociaux futurs qui a pour effet de constater une augmentation en 2011 de 69,2 M\$ comparativement à une importante réduction de 313,4 M\$ en 2010. En vertu des allègements fiscaux permis par le MAMROT, cette variation de charge n'affecte pas l'excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales puisqu'elle est contrebalancée par une affectation du montant à pourvoir dans le futur. N'eût été de cette variation de charge reliée aux avantages sociaux futurs, les charges réelles du service bus et métro se seraient élevées à 1 104,1 M\$ comparativement à 1 040,2 M\$ en 2010, ce qui correspond à une augmentation 63,9 M\$ et à un écart favorable de 11,4 M\$ par rapport au budget.

Tel que mentionné précédemment, si on exclut la variation de charge relative aux avantages sociaux futurs, la hausse des coûts du service bus et métro par rapport à 2010 est principalement attribuable à la bonification de l'offre de service qui a généré une hausse de 4,6 % du kilométrage des bus et des coûts additionnels de 23,3 M\$ dont 50 % est assumé par le gouvernement du Québec ainsi qu'à l'indexation de la masse salariale qui a entraîné une hausse de 14,7 M\$ comme prévu aux conventions collectives.

L'augmentation des charges du service de transport adapté par rapport à 2010 résulte d'une croissance globale de 6,5 % des déplacements réalisés en grande partie par le biais du service par taxi.

Malgré le fait que 354,2 M\$ de nouvelles dettes à long terme ont été émises afin de financer l'investissement requis qui permettra de renouveler les infrastructures vieillissantes de la Société, il y a eu une diminution des intérêts et frais de financement de 1,0 M\$, soit une baisse de 2,0 M\$ des intérêts sur la dette à long terme et une augmentation de 1,0 M\$ des frais de financement à court terme. La diminution des intérêts sur la dette à long terme est principalement attribuable à la capitalisation d'intérêts aux immobilisations en cours totalisant 14,3 M\$ suite à un important financement à long terme réalisé afin de combler les besoins de liquidités résultant des dépôts (172,6 M\$) faits dans le cadre du contrat d'acquisition des nouvelles voitures de métro. N'eût été de la capitalisation de ces

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

CHARGES (SUITE)

Intérêts à long terme, l'augmentation par rapport à 2010 se serait chiffrée à 12,3 M\$ laquelle est causée en majeure partie par les nouvelles émissions effectuées en 2011 et dont l'impact totalise 7,9 M\$.

Ces frais de financement sont inférieurs de 21,0 M\$ par rapport au budget puisque la Société prévoyait des investissements et, conséquemment, des emprunts plus élevés au cours de l'exercice 2011. Certains investissements ont également été financés à 100 % par le programme de financement au comptant des infrastructures locales du Québec (SOFIL), ce qui a réduit le besoin de financement.

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

Les acquisitions d'immobilisations se sont chiffrées à 360,3 M\$ en 2011, ce qui représente une baisse de 223,1 M\$ par rapport au budget et de 75,4 M\$ par rapport à 2010. Les principales causes de l'écart par rapport au budget sont le report dans le temps de certains travaux prévus dans le cadre du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro ainsi que l'aménagement des nouvelles infrastructures, résultant de l'approbation tardive du financement ainsi que du lissage des coûts du projet demandé par le MTQ afin de soulager ses engagements financiers pour la période 2011-2015.

Conséquence directe du ralentissement au niveau des acquisitions d'immobilisations, les revenus d'investissement se sont élevés à 243,4 M\$ en 2011, soit un écart défavorable de 227,4 M\$ par rapport au budget et de 134,0 M\$ par rapport à 2010. Il en va de même pour le financement à long terme qui affiche une diminution de 48,4 M\$ par rapport au budget et de 4,2 M\$ par rapport à 2010.

Les subventions provenant du gouvernement du Québec s'élèvent à 225,7 M\$ (soit 127,0 M\$ provenant du programme d'aide gouvernemental au transport collectif, 95,6 M\$ provenant du programme de financement des infrastructures locales du Québec et 3,1 M\$ provenant du programme d'aide gouvernemental à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes). Le solde du financement provient de la Société (soit 97,0 M\$ provenant de la dette à long terme émise en 2011 ou à venir et 20,0 M\$ provenant de ses activités de fonctionnement), de l'agglomération de Montréal (soit 16,1 M\$ provenant du programme de financement des infrastructures locales du Québec) et du gouvernement fédéral (soit 1,5 M\$ provenant du programme d'aide gouvernemental de fonds Chantiers Canada).

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers affichent une baisse de 14,0 M\$ par rapport à 2010 attribuable principalement à la diminution de 25,0 M\$ au niveau des contributions de l'agglomération de Montréal à recevoir, de 29,0 M\$ au niveau des contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir ainsi que de 63,2 M\$ pour l'actif au titre des avantages sociaux futurs contrebalancée par une augmentation nette de 105,3 M\$ au niveau des placements du fonds d'amortissement. Les actifs financiers sont composés des principaux éléments suivants :

PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT

Les placements du fonds d'amortissement sont composés de 16 fonds dédiés au remboursement de certaines dettes à long terme. Au 31 décembre 2010, les placements du fonds d'amortissement s'élevaient à 261,1 M\$. Au cours de l'exercice 2011, des contributions de 90,6 M\$ (83,7 M\$ en 2010) ont été effectuées auxquelles s'ajoutent des revenus générés par les placements de 14,7 M\$ (8,2 M\$ en 2010), ce qui représente un rendement de 7,48 % (5,30 % en 2010), lequel est supérieur à la cible fixée de 4,0 % pour 2011. Cette excellente performance découle d'une bonne stratégie de placement. Le solde des placements du fonds d'amortissement s'établit donc à 366,4 M\$ au 31 décembre 2011.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL À RECEVOIR

La baisse de 25,0 M\$ s'explique par une diminution du même montant de la contribution à recevoir relative au programme SOFIL. Celle-ci est conséquente des investissements moindres en 2011 par rapport à 2010, principalement au niveau des acquisitions de bus.

SUBVENTIONS À RECEVOIR

La hausse de 11,6 M\$ est tributaire des montants à recevoir des subventions relatives aux immobilisations provenant du gouvernement du Québec en fonction des différents programmes d'aide, ainsi que ceux provenant du gouvernement du Canada. Il y a eu une augmentation de 111,4 M\$ au niveau des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme suite aux investissements importants en infrastructures. Enfin, il y a eu une diminution de 70,2 M\$ au niveau des subventions à recevoir dans le cadre du programme SOFIL due à la diminution des charges admissibles à ce programme, qui elle, est principalement attribuable à des acquisitions de bus, ainsi qu'à une diminution de 34,3 M\$ au niveau des subventions à recevoir dans le cadre du programme PASTEC.

ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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 2011, l'actif au titre des avantages sociaux futurs s'élevait à 251,4 M\$ (314,6 M\$ en 2010). Ce montant de 251,4 M\$ est composé des deux éléments suivants : un actif de 361,9 M\$ pour les régimes de retraite et un passif de 110,5 M\$ pour les avantages complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi.

L'actif de 361,9 M\$ des régimes de retraite provient essentiellement des pertes actuarielles non amorties de 380,6 M\$ qui seront amorties lors des exercices subséquents sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA). 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 380,6 M\$ (445,1 M\$ en 2010) se traduit par une augmentation de 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 avantages sociaux futurs (complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi), le passif a augmenté de 2,4 M\$, soit l'écart entre les cotisations versées de 4,4 M\$ et la charge de 6,9 M\$, portant ainsi le passif à 110,5 M\$.

PASSIFS

Les passifs affichent une hausse de 154,8 M\$ résultant principalement d'une augmentation de la dette à long terme de 309,9 M\$ et d'une diminution des emprunts temporaires de 158,6 M\$. La hausse des passifs est directement reliée aux acquisitions d'immobilisations.

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2010, la dette à long terme s'élevait à 1 374,4 M\$. En 2011, la Société a émis 354,2 M\$ de nouvelles dettes à long terme alors que les remboursements sur la dette à long terme se sont chiffrés à 44,2 M\$. La dette à long terme au 31 décembre 2011 s'élève donc à 1 684,4 M\$.

L'endettement total net, qui s'élève à 513,6 M\$ en 2011, a augmenté de 35,6 M\$ par rapport à 2010 alors que la valeur nette de nos immobilisations s'est accrue de 196,5 M\$.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers sont en hausse de 266,5 M\$. Cette hausse est principalement causée par l'augmentation de 196,5 M\$ d'immobilisations et par les dépôts sur les nouvelles voitures de métro au montant de 76,2 M\$.

IMMOBILISATIONS

Ce poste représente la valeur nette des immobilisations de la Société. La variation entre la valeur de 2010 de 2 220,5 M\$ et celle de 2011 de 2 417,0 M\$ s'explique par des acquisitions de 360,4 M\$ diminuées de l'amortissement de 159,9 M\$ et de la valeur non amortie des immobilisations corporelles disposées de 4,0 M\$.

Les principales acquisitions de l'exercice proviennent de l'achat de 273 bus pour un montant de 167,4 M\$, du programme de rénovation ou de remise à neuf des équipements fixes du métro pour un montant de 70,4 M\$, du projet pour préparer les plans et devis ainsi que les infrastructures qui serviront à l'entretien des nouvelles voitures de métro qui remplaceront les anciennes au cours des prochaines années pour un montant de 25,2 M\$, des coûts relatifs à un nouveau centre de transport pour un montant de 22,7 M\$ et du programme de rénovation des stations de métro visant le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro pour un montant de 15,6 M\$. Le solde résiduel de 59,1 M\$ est constitué de projets de moindre envergure.

ACQUISITION DE VOITURES DE MÉTRO

Le 7 octobre 2010, l'Assemblée nationale du Québec votait à l'unanimité une loi spéciale permettant à la Société d'octroyer un contrat à un consortium concernant l'acquisition de 468 voitures de métro.

Par sa résolution CA-2010-322, le conseil d'administration de la Société approuvait le 18 octobre 2010, un règlement d'emprunt de 2 474,4 M\$ pour couvrir le coût estimé des voitures (1 235,5 M\$), les frais afférents (970,9 M\$) ainsi que les coûts reliés à la modification des ateliers et équipements métro (268,0 M\$) rendus nécessaires suite à l'acquisition de ces nouvelles voitures.

Le 22 octobre 2010, le consortium et la Société signaient, au prix unitaire fixé en décembre 2009 de 2,64 M\$ par voiture, le contrat d'acquisition des 468 voitures de métro, et ce, sous réserve de l'approbation du règlement d'emprunt par les différentes instances gouvernementales et de la confirmation de la participation du Ministère du transport du Québec à hauteur de 75 % des coûts d'acquisition. Ces approbations ont été obtenues par la Société le 15 novembre 2010.

L'ensemble des conditions ayant été rencontrées, le conseil d'administration de la Société a tenu, le 15 novembre, une assemblée extraordinaire permettant ainsi de confirmer par voie de résolution (CA-2010-357) l'entrée en vigueur du contrat au 16 novembre 2010 (1 811,6 M\$) et la fixation du prix définitif d'acquisition des voitures (2,54 M\$). En effet, le contrat prévoyait la révision du prix afin d'ajuster la portion (40%) du prix sujette à la variation des devises (EUR et USD). Entretemps, la Société, via une stratégie de couverture, avait protégé la fluctuation des devises qui lui était favorable entre la date où le prix initial par voiture avait été fixé en décembre 2009 (2,64 M\$) et la date d'adoption du règlement d'emprunt.

Ainsi, compte tenu des négociations intenses poursuivies dans le cadre de ce projet d'importance capitale pour la Société et de la gestion proactive des risques financiers associés, le budget total a été réduit de 50,4 M\$ par rapport à la prévision initiale.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ACQUISITION DE VOITURES DE MÉTRO (SUITE)

(en millions de dollars)

	Règlement d'emprunt R-042-3 du 18-10-2010 selon résolution CA-2010-322	Entrée en vigueur du contrat le 16-11-2010 selon résolution CA-2010-357 ^(c)	Écart
Matériel roulant - voitures			
<i>Prix unitaire (selon négociations de décembre 2009)</i>	2,64	-	
<i>Prix unitaire définitif</i>	-	2,54	
Acquisition de 468 voitures	1 235,5	1 190,5	45,0
Matériel roulant - autres coûts ^(a)	472,0	459,6	12,4
Taxes (nettes de ristourne)	167,0	161,5	5,5
Total contrat au consortium	1 874,5	1 811,6	62,9
Matériel roulant - bureau de projet	240,2	240,2	-
Matériel roulant - frais financiers ^(b)	91,7	104,2	(12,5)
Total matériel roulant	2 206,4	2 156,0	50,4
Infrastructures, équipements fixes et autres livrables	268,0	268,0	-
Total	2 474,4	2 424,0	50,4

^(a) Ce poste inclut les options techniques, le parc de rechange, l'outillage spécialisé, la provision pour indexation, les contingences et les garanties bancaires.

^(b) Ce poste inclut la perte sur contrat de change de 12,5 M\$ à laquelle s'ajoute un montant de 0,3 M\$ résultant de l'inefficacité de la couverture, ce qui porte le montant total de la perte à 12,8 M\$.

^(c) Seulement pour la portion «Total contrat au consortium».

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 2011 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 2 mai 2012.

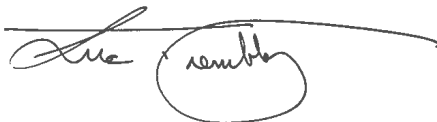
Les états financiers consolidés et toute l'information figurant dans le présent rapport financier sont la responsabilité de la direction de la Société. La direction s'est également assurée de la concordance entre les états financiers consolidés et toutes les autres informations divulguées dans le rapport 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 Samson Bélair/Deloitte & Touche 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, CA
Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle



Angèle Dubé, CA
Directrice
Gestion financière et encadrement de systèmes



Vérificateur général
de la Ville de Montréal

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE MONTRÉAL

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 2011, 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.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE MONTRÉAL

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 2011, 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 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, CA auditeur

Montréal, le 2 mai 2012

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 2011 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.

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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 2011, 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 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.



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

¹Comptable agréé auditeur permis n° 10881

Montréal, le 2 mai 2012

**ÉTATS
FINANCIERS
CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE
2011**

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

			2011	2010
	Notes	Budget	Réalisations	Réalisations
		(non audité)		
REVENUS				
Fonctionnement				
Revenus-clients	3	506 123	533 249	487 670
Contribution de l'agglomération de Montréal		387 900	387 900	359 400
Contribution spéciale de l'agglomération de Montréal		-	(15 000) ^(a)	-
Subventions	4	140 479	123 575	113 236
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	5	90 224	70 746	71 133
Autres revenus	6	50 594	48 714	38 789
		1 175 320	1 149 184	1 070 228
Investissement				
Contribution de l'agglomération de Montréal		27 532	16 113	41 117
Subventions	4	443 256	227 270	336 224
		470 788	243 383	377 341
		1 646 108	1 392 567	1 447 569
CHARGES				
Service bus et métro		1 115 483	1 173 300	726 835
Service de transport adapté		60 803	57 465	53 423
Intérêts et frais de financement	7	85 065	64 056	65 030
		1 261 351	1 294 821	845 288
Excédent de l'exercice		384 757	97 746	602 281
Excédent accumulé au début de l'exercice			2 053 594	1 451 313
Excédent accumulé à la fin de l'exercice			2 151 340	2 053 594

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

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010
	Budget	Réalisations	Réalisations
	(non audité)		
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	384 757	97 746	602 281
Moins : revenus d'investissement	(470 788)	(243 383)	(377 341)
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(86 031)	(145 637)	224 940
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Produit de cession	-	4 296	7 909
Amortissement	152 000	159 873	158 852
Perte (gain) sur cession	-	(289)	486
	152 000	163 880	167 247
Financement			
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(32 575)	(44 228)	(27 402)
Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement	88 182	88 219	63 610
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	-	(1)
	55 607	43 991	36 207
Affectations			
Activités d'investissement	(2 602)	(21 130)	(17 864)
Fonds d'amortissement	(116 623)	(105 321)	(91 877)
Fonds de roulement	(851)	(1 326)	1 525
Excédent de fonctionnement non affecté	-	2 996	-
Montant à pourvoir dans le futur	(1 500)	68 268	(317 182)
	(121 576)	(56 513)	(425 398)
	86 031	151 358	(221 944)
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	5 721	2 996

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

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

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010
	Budget	Réalisations	Réalisations
	(non audité)		
REVENUS D'INVESTISSEMENT	470 788	243 383	377 341
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Acquisitions			
Immeubles	(13 232)	(22 617)	(22 735)
Infrastructures du métro	(150 809)	(112 026)	(209 688)
Infrastructures locales et régionales	(41 727)	(437)	(3 850)
Matériel roulant - voitures de métro	-	(3 295)	-
Matériel roulant - bus	(117 479)	(167 445)	(267 444)
Matériel roulant - véhicules de service	(3 736)	(4 205)	(3 041)
Améliorations locatives	-	(1 475)	-
Équipements de bureau et logiciels	(8 902)	(9 343)	6 971
Machinerie, outillage et équipements	(130 792)	(11 052)	(3 067)
Immobilisations en cours	(116 669)	(28 391)	67 117
	(583 346)	(360 286)	(435 737)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	109 956	61 569	65 767
Affectations			
Activités de fonctionnement	2 602	21 130	17 864
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés	-	(1 128)	-
	2 602	20 002	17 864
	(470 788)	(278 715)	(352 106)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(35 332)	25 235

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

	Notes	2011	2010
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		23 705	23 565
Placements du fonds d'amortissement	8	366 375	261 054
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir		16 113	41 117
Subventions à recevoir	9	842 784	831 153
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir	10	28 238	57 216
Autres débiteurs	11	41 433	46 572
Placements à long terme	12	-	8 733
Actif au titre des avantages sociaux futurs	13	251 369	314 557
		1 570 017	1 583 967
PASSIFS			
Emprunts temporaires	14	172 853	331 414
Créditeurs et frais courus	15	200 537	212 116
Contribution spéciale à l'agglomération de Montréal à payer		15 000	-
Dette à long terme	16	1 684 378	1 374 456
		2 072 768	1 917 986
DETTE NETTE		(502 751)	(334 019)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	17	2 416 968	2 220 492
Stocks		40 983	36 161
Autres actifs non financiers	18	196 140	130 960
		2 654 091	2 387 613
EXCÉDENT ACCUMULÉ		2 151 340	2 053 594

Engagements (note 22)

Éventualités (note 23)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

	Note	Budget	2011	2010
		(non audité)		
Excédent de l'exercice		384 757	97 746	602 281
Variation des immobilisations				
Acquisitions		(583 346)	(360 286)	(435 737)
Produit de cession		-	4 296	7 909
Amortissement		152 000	159 873	158 852
Perte (gain) sur cession		-	(289)	486
		(431 346)	(196 406)	(268 490)
Variation des stocks		-	(4 822)	(1 936)
Variation des autres actifs non financiers		-	(64 819)	(107 061)
		-	(69 641)	(108 997)
Intégration d'un organisme	20	-	(431)	-
Variation de la dette nette			(168 732)	224 794
Dettes nettes au début de l'exercice			(334 019)	(558 813)
Dettes nettes à la fin de l'exercice			(502 751)	(334 019)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

	Notes	2011	2010
Activités de fonctionnement			
Excédent de l'exercice		97 746	602 281
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Quote-part du bénéfice d'une filiale		-	(17 218)
Amortissement des immobilisations		159 873	158 852
Perte (gain) sur cession d'immobilisations		(289)	486
		257 330	744 401
Variation nette des éléments hors caisse	19	109 539	(578 042)
		366 869	166 359
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisitions		(360 286)	(435 737)
Produit de cession		4 296	7 909
Variation des dépôts pour l'achat de bus		14 826	2 022
Variation des dépôts pour l'achat de voitures de métro		(76 245)	(96 316)
		(417 409)	(522 122)
Activités de placements			
Amortissement des primes et escomptes sur les placements du fonds d'amortissement		4 375	772
Acquisition de placements du fonds d'amortissement		(109 696)	(92 649)
Distribution d'une filiale		-	13 490
Intégration d'un organisme	20	6 561	-
		(98 760)	(78 387)
Activités de financement			
Variation nette des emprunts temporaires		(158 561)	244 453
Émission de dette à long terme		354 150	218 250
Remboursement de la dette à long terme		(44 228)	(25 642)
Variation des frais d'émission de la dette à long terme		(1 921)	96
		149 440	437 157
Augmentation de la trésorerie		140	3 007
Trésorerie début de l'exercice		23 565	20 558
Trésorerie à la fin de l'exercice		23 705	23 565

La trésorerie est constituée uniquement de l'encaisse.

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

CHARGES PAR OBJET CONSOLIDÉES

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010
	Budget	Réalisations	Réalisations
	(non audité)		
Rémunération	581 862	590 643	554 355
Charges sociales	163 460	222 976^(a)	(164 366) ^(a)
Biens et services	278 664	257 018	230 692
Intérêts et frais de financement			
Frais de financement à court terme	4 182	2 925	1 929
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
de la Société	32 110	18 002	27 480
du gouvernement du Québec et ses entreprises	48 773	43 129	35 621
	85 065	64 056	65 030
Amortissement des immobilisations	152 000	159 873	158 852
Autres	300	255	725
	1 261 351	1 294 821	845 288

^(a) Voir la section « Analyse des états financiers consolidés - Excédent de fonctionnement à des fins fiscales » sous la rubrique « Charges » (p.15).

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(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 sont dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Les principales conventions comptables utilisées sont les suivantes :

a) Périmètre de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent l'actif, le passif, les résultats d'exploitation ainsi que les flux de trésorerie 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. Au 1er janvier 2011, la Société a débuté la consolidation intégrale de la Société en commandite Transgesco (note 20).

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, 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 2011

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

e) Constatation des revenus

Les revenus tirés du transport des clients sont constatés à l'état 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 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 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.

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. Au 31 décembre 2011, cette durée de service moyenne restante varie de 3 à 13 ans.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

j) 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, 25, 30, 40 et 100 ans
Infrastructures locales et régionales	10, 20 et 40 ans
Matériel roulant – voitures de métro	40 ans
Matériel roulant – bus	5 et 16 ans
Matériel roulant – véhicules de service	5, 10 et 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

Au cours de l'exercice, la Société a révisé la durée de vie utile de certaines de ces immobilisations à la suite de l'expérience acquise. Par conséquent, à partir du début de l'exercice, les immeubles ont été amortis sur une période de 20 et 40 ans alors qu'ils étaient auparavant amortis sur une période de 40 ans, les infrastructures du métro ont été amorties sur 25, 30, 40 et 100 ans alors qu'elles étaient amorties sur 15, 25, 40 et 100 ans, les infrastructures locales et régionales ont été amorties sur 10, 20 et 40 ans alors qu'elles étaient amorties sur 20 et 40 ans, le matériel roulant - bus a été amorti sur 5 et 16 ans alors qu'il était amorti sur une période de 13 à 16 ans, le matériel roulant - véhicules de service a été amorti sur 5, 10 et 25 ans alors qu'il était amorti sur 5 et 10 ans et la machinerie, outillage et équipements ont été amortis sur 15 et 20 ans alors qu'ils étaient amortis sur 15 ans. Cette modification d'estimation a eu pour effet d'augmenter la charge d'amortissement de l'exercice terminé le 31 décembre 2011 de 12,2 M\$.

Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service. Les immobilisations en cours (projets en voie de réalisation) et les immobilisations 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.

k) 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.

l) 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.

m) 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

n) 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.

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.

o) Données budgétaires (non auditées)

L'état consolidé des résultats et l'état consolidé de la variation de la dette nette comportent une comparaison avec les données budgétaires, ajustées conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

3. REVENUS-CLIENTS

	2011	2010
Service bus et métro	477 047	438 158
Service de transport adapté	3 113	2 819
Revenus régionaux ^(a)	53 089	46 693
	533 249	487 670

^(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.

4. SUBVENTIONS

	2011	2010
Fonctionnement		
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	32 319	35 621
Programme d'amélioration des services de transport en commun ^(b)	50 022	39 883
Service de transport adapté ^(c)	38 656	37 334
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	1 549	-
Autres	1 029	398
	123 575	113 236
Investissement		
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	127 063	105 697
Programme d'amélioration des services de transport en commun ^(b)	-	7 605
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	95 550	223 139
Fonds Chantiers Canada ^(e)	1 517	-
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes ^(f)	3 140	-
Autres	-	(217)
	227 270	336 224
	350 845	449 460

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

En vertu du programme d'aide au transport collectif de personnes du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est éligible à des subventions relatives aux acquisitions d'immobilisations admissibles 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 2011

(en milliers de dollars)

4. SUBVENTIONS (SUITE)

b) Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTEC)

La Société est éligible à une subvention pouvant atteindre un maximum de 50 % des charges de fonctionnement (ou dans certains cas d'investissement) reconnues admissibles par le ministère des Transports, ceci sur une période de 5 ans et ce, depuis l'année 2007. L'objectif de ce programme, issu de la Politique québécoise du transport collectif, vise à augmenter l'offre de service de 16 % et l'achalandage du transport en commun de 8 % de 2007 à 2011.

c) Service de transport adapté

En vertu du programme d'aide au transport adapté du gouvernement du Québec, la Société est éligible 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 éligible 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 des 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) Fonds Chantiers Canada (FCC)

Ce programme du gouvernement fédéral permet de réaliser des investissements dans les infrastructures publiques qui appartiennent aux gouvernements provinciaux et territoriaux, aux administrations municipales et, dans certains cas, au secteur privé ainsi qu'aux organismes à but non lucratif. La contribution maximale fédérale peut représenter pour la Société jusqu'à un tiers du total des coûts admissibles.

f) 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 éligible à une subvention de 50 % du coût des dépenses en immobilisations admissibles. 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 2011

(en milliers de dollars)

5. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES ET DES MUNICIPALITÉS HORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

	2011	2010
Contributions régionales		
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	40 128	40 521
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines ^(a)	4 914	4 693
Service de transport adapté ^(b)	207	203
Reliées aux équipements et infrastructures ^(c)	1 295	1 033
Quote-part de la taxe sur les carburants ^(d)	11 802	13 503
Intégration tarifaire ^(e)	4 079	4 071
	62 425	64 024
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal ^(f)	8 321	7 109
	70 746	71 133

^(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 2011, 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 15 décembre 2010, le gouvernement du Québec a adopté le décret #1183-2010 concernant les modalités et conditions des versements de la taxe supplémentaire sur l'essence. La contribution régionale de la CMM représente la quote-part provisoire de la nouvelle taxe sur les carburants en vigueur depuis le 1^{er} mai 2010 sur le territoire de l'AMT.

^(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 a signé 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 est préétablie pour la période de l'entente.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

6. AUTRES REVENUS

	2011	2010
Publicité	19 438	2 434
Quote-part du bénéfice d'une filiale	-	17 218
Revenus du fonds d'amortissement	14 663	8 210
Frais administratifs sur vente de cartes OPUS	4 850	4 528
Autres	9 763	6 399
	48 714	38 789

7. INTÉRÊTS ET FRAIS DE FINANCEMENT

	2011	2010
Frais de financement à court terme	2 925	1 929
Intérêts sur la dette à long terme	61 131	63 101
	64 056	65 030

8. PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT

	2011	2010
Encaisse	73 662	27 380
Obligations et coupons d'obligations	291 040	232 191
Intérêts à recevoir	1 673	1 483
	366 375	261 054

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

	2011		2010	
	Placements garantis par le gouvernement du Québec	Taux d'intérêt nominal pondéré	Placements garantis par le gouvernement du Québec	Taux d'intérêt nominal pondéré
2011	-	-	8 208	5,00%
2012	21 521	4,10%	21 526	4,22%
2013	23 190	4,04%	27 168	4,40%
2014	51 964	3,58%	41 744	3,86%
2015	31 424	2,81%	34 602	2,88%
2016	54 460	2,95%	-	-
Plus de 5 ans	108 481	3,85%	98 943	4,26%
	291 040	3,56%	232 191	4,03 %

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

9. SUBVENTIONS À RECEVOIR

	2011	2010
Gouvernement du Québec		
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme ^(a)	833 338	628 976
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme non encore émise ^(b)	72 110	38 280
Débiteurs afférents à la dette à long terme émise pour des immobilisations futures ^(c)	(151 292)	(24 510)
Programme de financement des infrastructures locales	58 089	128 283
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes	7 748	9 643
Service de transport adapté	17 144	12 021
Programme d'amélioration des services de transport en commun	4 130	38 460
	841 267	831 153
Gouvernement du Canada		
Fonds Chantiers Canada	1 517	-
	842 784	831 153

(a) Un montant de 39,6 M\$ est relatif au programme SOFIL-2 (0,0 M\$ en 2010).

(b) Un montant de 39,4 M\$ est relatif au programme SOFIL-2 (0,0 M\$ en 2010).

(c) Un montant de 138,7 M\$ est relatif aux dépôts pour l'achat de voitures de métro apparaissant à la note 18 (0,0 M\$ en 2010).

Les encaissements des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, dont les modalités sont déterminées au 31 décembre 2011, s'établissent comme suit :

	2011		2010	
	Encaissements	Taux d'intérêt nominal pondéré	Encaissements	Taux d'intérêt nominal pondéré
2011	-	-	17 732	4,42 %
2012	52 659	4,76 %	40 042	5,06 %
2013	29 881	4,32 %	17 641	4,70 %
2014	113 819	4,77 %	100 187	4,89 %
2015	21 410	4,04 %	9 311	4,41 %
2016	45 163	4,42 %	-	-
1 à 5 ans	262 932	4,60 %	184 913	4,84 %
6 à 10 ans	570 406	4,57 %	444 063	4,80 %
	833 338	4,58 %	628 976	4,81 %

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

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

	2011	2010
Contributions régionales	28 238	48 230
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	-	8 986
	28 238	57 216

11. AUTRES DÉBITEURS

	2011	2010
Revenus régionaux	5 575	12 026
Réclamations de taxes aux gouvernements	4 122	9 806
Comptes clients généraux	30 681	22 922
Autres	1 055	1 818
	41 433	46 572

Une provision pour mauvaises créances de 9,5 M\$ (9,7 M\$ en 2010) a été déduite des autres débiteurs.

12. PLACEMENTS À LONG TERME

	2011	2010
Participation dans une filiale, comptabilisée selon la méthode modifiée de la valeur de consolidation (note 20)	-	8 718
Autre filiale	-	15
	-	8 733

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

13. ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

	2011	2010
Régimes de retraite à prestations déterminées	361 898	422 651
Autres régimes	(110 529)	(108 094)
	251 369	314 557

Les charges relatives aux régimes à prestations déterminées se chiffrent à 125,5 M\$ (-262,3 M\$ en 2010).

a) Description des régimes

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

Les employés de la Société sont les participants actifs d'un des deux régimes à prestations déterminées de la Société. Les employés couverts par l'accréditation du Syndicat du transport de Montréal (CSN) cotisent au Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (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 12 % pour la Société plus une cotisation d'équilibre de 0,7 M\$ alors que pour le Régime CSN, le taux est de 8,01 % pour les employés et de 10,05 % 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 2008. La prochaine évaluation actuarielle en date du 31 décembre 2011 n'est pas disponible au moment de la publication des présents états financiers.

Pour le Régime 1992 et pour le Régime CSN, l'employeur ne peut utiliser le surplus de façon unilatérale afin d'abaisser ses cotisations. En effet, une entente avec les employés doit survenir afin de déterminer l'utilisation des surplus. Une portion des surplus est réservée au financement des bénéfices futurs (la réserve). Ainsi, l'avantage futur escompté est nul, ce qui donne lieu à la comptabilisation d'une provision pour moins-value qui est portée en diminution de l'actif au titre des prestations constituées. Au 31 décembre 2011, la provision pour moins-value s'élève à 82,6 M\$ (59,0 M\$ en 2010).

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 se retrouve un employé.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

13. 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

	2011		2010	
	Régimes de retraite	Autres régimes	Régimes de retraite	Autres régimes
Valeur actuarielle des actifs des régimes	3 221 377	-	3 089 115	-
Obligation au titre des prestations constituées	(3 157 422)	(121 306)	(3 052 596)	(113 920)
Situation de capitalisation (déficit)	63 955	(121 306)	36 519	(113 920)
Pertes actuarielles non amorties	380 551	10 777	445 140	5 826
Actif (passif) au titre des prestations constituées	444 506	(110 529)	481 659	(108 094)
Provision pour moins-value	(82 608)	-	(59 008)	-
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs	361 898	(110 529)	422 651	(108 094)

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

	2011		2010	
	Régimes de retraite	Autres régimes	Régimes de retraite	Autres régimes
Obligation au titre des prestations constituées	(797 065)	(121 306)	(770 209)	(113 920)
Valeur actuarielle des actifs des régimes	778 412	-	747 720	-
Déficit de capitalisation	(18 653)	(121 306)	(22 489)	(113 920)

d) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	2011		2010	
	Régimes de retraite	Autres régimes	Régimes de retraite	Autres régimes
Solde au début de l'exercice	3 089 115	-	3 139 951	-
Cotisations de l'exercice	93 198	4 424	85 203	3 054
Rendement prévu des actifs des régimes	197 763	-	213 484	-
Prestations versées	(185 187)	(4 424)	(175 865)	(3 054)
Gain (perte) survenu dans l'exercice sur le rendement prévu des actifs des régimes	26 488	-	(173 658)	-
Solde à la fin de l'exercice	3 221 377	-	3 089 115	-
Juste valeur des actifs des régimes	3 169 732	-	3 163 616	-

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

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

e) Obligation au titre des prestations constituées

	2011		2010	
	Régimes de retraite	Autres régimes	Régimes de retraite	Autres régimes
Solde au début de l'exercice	3 052 596	113 920	2 775 666	119 608
Coût des services rendus au cours de l'exercice	94 157	3 586	77 239	3 390
Prestations versées	(185 187)	(4 424)	(175 865)	(3 054)
Intérêts débiteurs sur l'obligation	195 256	5 675	187 871	4 806
Perte (gain) survenu dans l'exercice sur l'obligation	600	2 549	187 685	(10 830)
Solde à la fin de l'exercice	3 157 422	121 306	3 052 596	113 920

f) Composantes de la charge des régimes à prestations déterminées

	2011		2010	
	Régimes de retraite	Autres régimes	Régimes de retraite	Autres régimes
Coût des services rendus au cours de l'exercice	94 157	3 586	77 239	3 390
Cotisations des employés	(35 357)	-	(31 376)	-
Amortissement des pertes (gains) actuariels	38 701	(2 402)	9 294	(1 899)
Charge au titre des avantages de retraite	97 501	1 184	55 157	1 491
Intérêts débiteurs sur l'obligation	195 256	5 675	187 871	4 806
Rendement prévu des actifs des régimes	(197 763)	-	(213 484)	-
Charge (revenu) d'intérêt	(2 507)	5 675	(25 613)	4 806
Variation de la provision pour moins-value	23 600	-	(298 150)	-
Charge totale	118 594	6 859	(268 606)	6 297

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

13. 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 2010 au 31 décembre 2011 sont les suivantes :

	2011		2010	
	Régimes de retraite	Autres régimes	Régimes de retraite	Autres régimes
Taux d'inflation à long terme	2,50 %	2,50 %	2,50 %	2,50 %
Taux d'actualisation	6,20 %	5,00 %	6,49 %	5,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	6,25 %	-	6,50 %	-
Taux de croissance des salaires	2,96 %	3,23 %	3,00 %	3,21 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	-	9,42 %	-	9,69 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	-	4,98 %	-	5,01 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	2025	-	2025

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

14. 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 2011, la valeur nominale des émissions en papier commercial totalise 172,9 M\$ (331,4 M\$ en 2010) et le taux moyen pour l'exercice financier 2011 est de 1,12 % (0,75 % en 2010).

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 pour l'exercice financier 2011 a été de 3,30 % (2,89 % en 2010). Au 31 décembre 2011, la marge de crédit est inutilisée et porte intérêt au taux de 3,30 % (3,30 % en 2010).

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.

15. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

	2011	2010
Fournisseurs et frais courus	83 213	105 516
Salaires et charges sociales	63 134	57 887
Revenus perçus d'avance	17 967	17 353
Intérêts courus sur la dette long terme	13 890	13 066
Autres	22 333	18 294
	200 537	212 116

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

16. DETTE À LONG TERME

	2011	2010
Obligations, emprunts et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt fixes qui varient de 1,65 % à 5,85 % (1,00 % à 5,85 % en 2010), échéant de janvier 2012 à novembre 2027	1 684 378	1 374 456

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 57,5 M\$ a été contracté par la Ville de Montréal au nom de la Société.

La Société utilise des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt pour des emprunts totalisant 207,0 M\$ (207,0 M\$ en 2010). 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	2011				2010	
	Dollars canadiens ^(a)	À refinancer	Échéance nette	Taux d'intérêt nominal pondéré	Dollars canadiens ^(a)	Taux d'intérêt nominal pondéré
2011	-	-	-	-	32 566	4,42 %
2012	95 108	15 400	79 708	4,76%	73 540	5,06 %
2013	53 967	14 340	39 627	4,32%	32 400	4,70 %
2014	205 568	27 900	177 668	4,77%	184 000	4,89 %
2015	38 667	7 800	30 867	4,04%	17 100	4,41 %
2016	81 568	8 400	73 168	4,42%	-	-
1 à 5 ans	474 878	73 840	401 038	4,60%	339 606	4,84 %
6 à 10 ans	1 030 202	151 450	878 752	4,57%	815 552	4,80 %
11 ans et plus	179 298	14 000	165 298	5,40%	219 298	5,31 %
	1 684 378	239 290	1 445 088	4,67%	1 374 456	4,89 %

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

Variation de la dette à long terme	2011	2010
Solde au début de l'exercice	1 374 456	1 181 848
Nouveaux emprunts	354 150	218 250
Remboursements	(44 228)	(25 642)
Solde à la fin de l'exercice	1 684 378	1 374 456
Répartition de la dette à long terme		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	366 375	261 054
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme :		
de l'agglomération de Montréal	484 665	484 426
du gouvernement du Québec	833 338	628 976
	1 318 003	1 113 402
	1 684 378	1 374 456

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

17. IMMOBILISATIONS

	Solde au début	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde à la fin
Coût				
Terrains	7 352	-	-	7 352
Immeubles	288 965	22 617	-	311 582
Infrastructures du métro	1 879 398	112 026	323	1 991 101
Infrastructures locales et régionales	29 904	437	103	30 238
Matériel roulant - voitures de métro	496 468	3 295	-	499 763
Matériel roulant - bus	841 576	167 445	104 981	904 040
Matériel roulant - véhicules de service	46 760	4 205	551	50 414
Amélioration locatives	-	1 475	-	1 475
Équipements de bureau et logiciels	123 113	9 391	16 905	115 599
Machinerie, outillage et équipements	146 586	11 074	1 017	156 643
	3 860 122	331 965	123 880	4 068 207
Immobilisations en cours	302 524	28 391	-	330 915
	4 162 646	360 356	123 880	4 399 122
Amortissement cumulé				
Immeubles	91 268	12 229	-	103 497
Infrastructures du métro	1 020 788	46 856	323	1 067 321
Infrastructures locales et régionales	14 733	2 854	50	17 537
Matériel roulant - voitures de métro	416 619	13 371	-	429 990
Matériel roulant - bus	271 289	57 015	101 040	227 264
Matériel roulant - véhicules de service	31 613	4 442	538	35 517
Amélioration locatives	-	10	-	10
Équipements de bureau et logiciels	54 164	13 753	16 905	51 012
Machinerie, outillage et équipements	41 680	9 343	1 017	50 006
	1 942 154	159 873	119 873	1 982 154
Valeur comptable nette	2 220 492			2 416 968

Des intérêts pour un montant de 16,1 M\$ (0,3 M\$ en 2010) ont été capitalisés au coût des immobilisations en cours.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

18. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2011	2010
Dépôts pour l'achat de bus	400	15 226
Dépôts pour l'achat de voitures de métro	172 561	96 316
Perte sur contrat de change ^(a)	12 796	12 796
Frais payés d'avance	2 605	945
Frais d'émission de la dette à long terme	6 600	4 679
Autres	1 178	998
	196 140	130 960

^(a) Perte sur contrat de change réalisée en 2010 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

	2011	2010
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir	25 004	(13 691)
Subventions à recevoir	(11 631)	(139 044)
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir	28 978	(27 558)
Autres débiteurs	11 482	(13 894)
Créditeurs et frais courus	(16 181)	(49 866)
Contribution spéciale à l'agglomération de Montréal à payer	15 000	-
Actif au titre des avantages sociaux futurs	63 188	(319 190)
Stocks	(4 822)	(1 936)
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)	(1 479)	(12 863)
	109 539	(578 042)

Autres renseignements

	2011	2010
Intérêts payés sur les emprunts temporaires non attribués aux immobilisations en cours	2 925	1 929
Intérêts payés sur la dette à long terme	60 307	62 441

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

20. SOCIÉTÉ EN COMMANDITE TRANSGESCO

Au 1^{er} janvier 2011, la Société a débuté la consolidation intégrale de la Société en commandite Transgesco qu'elle contrôle. Auparavant, ce placement était présenté selon la méthode modifiée de la comptabilisation à la valeur de consolidation. Les effets de cette consolidation intégrale sur la situation financière de la Société établie à cette date sont les suivants :

Actifs financiers

Encaisse	6 561
Autres débiteurs	6 343
Placements à long terme (note 12)	(8 733)
	<hr/>
	4 171

Passifs

Créditeurs et frais courus	4 602
	<hr/>
	4 602

Dette nette

(431)

Actifs non financiers

Immobilisations	70
Autres actifs non financiers	361
	<hr/>
	431

Excédent accumulé

-

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

21. 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 2011, en considérant l'utilisation des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt, la 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, 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, des créditeurs et frais courus ainsi que de la contribution spéciale à l'agglomération de Montréal à payer 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 :

	2011		2010	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
Placements du fonds d'amortissement	380 993	366 375	267 422	261 054
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme	909 249	833 338	665 639	628 976
Dette à long terme	1 852 224	1 684 378	1 454 570	1 374 456

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 2011, la juste valeur et la valeur comptable des passifs financiers associés aux swaps de devises et de taux d'intérêt se chiffrent à 65,7 M\$ et 48,6 M\$ (56,7 M\$ et 48,0 M\$ en 2010). Ils sont compris dans les montants de la dette à long terme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

22. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme

La Société s'est engagée à verser une somme de 99,6 M\$ pour des locaux, en vertu de baux à long terme échéant du 31 janvier 2012 au 31 juillet 2023. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 9,9 M\$ pour 2012 et 2013, 9,4 M\$ pour 2014, 8,7 M\$ pour 2015 et 8,3 M\$ pour 2016.

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

La Société s'est engagée à verser un montant maximum de 6,5 M\$ pour l'année 2012. Les trois principaux volets de ce contrat sont composés du système téléphonique corporatif au montant de 2,9 M\$, des services d'accès Internet au montant de 1,9 M\$ et du centre d'appel au montant de 1,7 M\$.

c) Contrat d'acquisition de bus urbains

La Société a octroyé un contrat d'acquisition de bus urbains à plancher surbaissé qui s'échelonne de 2008 à 2012, dans le cadre d'un processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec.

Le contrat prévoit une clause d'indexation en fonction de l'indice des 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 29 % du coût de base alors que le contenu européen représente 9 %. Les sociétés ont la possibilité de diminuer les quantités commandées de 10 % ou de les augmenter de 20 %.

Le nombre attribuable à la Société est de 411 bus pour une valeur de 202,1 M\$. Le solde résiduel des livraisons à venir en 2012 est de 16,9 M\$.

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

La Société a octroyé deux contrats à une firme d'ingénieurs, soit un premier en 2007 et un second en 2011, afin d'opérer un bureau de projets responsable de la réalisation du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro. Le solde résiduel de ces deux contrats est de 67,2 M\$. Les versements prévus sont de 11,4 M\$ pour 2012 et de 55,8 M\$ pour 2013 à 2016.

e) Commande centralisée du métro

La Société a signé un contrat portant sur l'ensemble des systèmes de télécommunication (le «cerveau informatique») du métro avec une firme d'ingénieurs pour un montant de 125,1 M\$ dont le solde résiduel au 31 décembre 2011 est de 14,8 M\$. Ce solde résiduel sera entièrement versé en 2012.

f) Contrat d'entretien d'équipements et du système de vente et perception

Dans le cadre du projet de renouvellement du système et des équipements de vente et de perception, la Société a octroyé un contrat pour l'entretien des logiciels du système et des équipements. Les versements des prochains exercices sont de 4,3 M\$ pour 2012, 3,6 M\$ pour 2013 et de 0,2 M\$ pour 2014.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

22. 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 2009 à décembre 2014 (72 mois), la Société s'est engagée à acheter une quantité de 197,2 millions de litres à un prix fixe qui représente une somme d'environ 137,6 M\$.

Au 31 décembre 2011, le solde de l'engagement de la Société s'élève à 96,7 millions de litres, soit 13,1 millions de litres à 0,67 \$/litre, 15,1 millions de litres à 0,65 \$/litre, 26,4 millions de litres à 0,78 \$/litre et 42,1 millions de litres à 0,58 \$/litre, pour une somme totale de 63,6 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 pour l'achat de 468 voitures de métro sur pneumatiques pour une valeur de 1 811,6 M\$. 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 prochains mois. Le solde résiduel au 31 décembre 2011 est de 1 638,9 M\$. Les sommes relatives aux livraisons à venir s'échelonnent comme suit : 88,2 M\$ en 2012, 56,5 M\$ en 2013, 263,9 M\$ en 2014, 322,9 M\$ en 2015, 326,9 M\$ en 2016 et 580,5 M\$ pour les années 2017 à 2020.

23. ÉVENTUALITÉS

a) Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 36,4 M\$ (77,3 M\$ en 2010) suite au règlement, après la date de fin d'exercice, d'un important recours collectif provenant d'usagers lésés lors de la grève de 2003 qui s'élevait à 40,0 M\$. Les réclamations sont maintenant constituées de deux recours collectifs totalisant 30,5 M\$ provenant d'usagers lésés lors de la grève de 2007. Quant au solde des réclamations de 5,9 M\$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques en matière contractuelle et extracontractuelle. Au 31 décembre 2011, 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 qui s'échelonne jusqu'en 2013 visant à se conformer à la loi.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

23. ÉVENTUALITÉS (SUITE)

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 2012.

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, sans toutefois avoir à rembourser ladite dette puisqu'elle 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 1 100,0 M\$ excluant les taxes, soit 550,0 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 550,0 M\$ à titre de dette à long terme, le solde de 550,0 M\$ étant affecté à l'excédent accumulé.

24. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR

Le 23 avril 2012, la Société a conclu des emprunts aux montants de 7,5 M\$ et 103,6 M\$ afin de financer des immobilisations en cours de réalisation. Ces dettes à long terme viendront respectivement à échéance le 1^{er} décembre 2021 et le 1^{er} décembre 2032 et comportent des taux d'intérêt respectifs de 4,50 % et 4,25 %.

25. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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

26. 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 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	5 721	2 996
Excédent de fonctionnement affecté	999	-
Fonds d'amortissement	366 375	261 054
Fonds de roulement	4 592	3 266
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés	1 251	123
Financement des investissements en cours	(29 010)	6 392
Montant à pourvoir dans le futur	235 454	303 722
Investissement net dans les éléments à long terme	1 565 958	1 476 041
	2 151 340	2 053 594

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 réflétées 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.

	2011	2010
Solde au début de l'exercice	2 996	-
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	5 721	2 996
Affectation aux activités de fonctionnement	(2 996)	-
Solde à la fin de l'exercice	5 721	2 996

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.

	2011	2010
Solde au début de l'exercice	-	-
Investissement net dans les éléments à long terme	999	-
Solde à la fin de l'exercice	999	-

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

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.

	2011	2010
Solde au début de l'exercice	261 054	169 177
Contribution des activités de fonctionnement, incluant les revenus de 14,7 M\$ (8,2 M\$ en 2010)	105 321	91 877
Remboursement de la dette à long terme	-	-
Solde à la fin de l'exercice	366 375	261 054

Fonds de roulement

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

	2011	2010
Solde au début de l'exercice	3 266	4 791
Financement des dépenses d'immobilisations	-	(2 376)
Contributions des activités de fonctionnement	1 326	851
Solde à la fin de l'exercice	4 592	3 266

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.

	2011	2010
Solde au début de l'exercice	123	123
Contributions aux activités d'investissement	1 128	-
Solde à la fin de l'exercice	1 251	123

Financement des investissements en cours

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

	2011	2010
Solde au début de l'exercice	6 392	(18 843)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(35 332)	25 235
Intégration d'un organisme	(70)	-
Solde à la fin de l'exercice	(29 010)	6 392

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

Montant à pourvoir dans le futur

Le montant à pourvoir dans le futur correspond au solde net des charges constatées à l'état des résultats qui feront l'objet d'un virement à l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales 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 1^{er} 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).

	2011	2010
Solde au début de l'exercice		
Passifs salariaux	(7 053)	(10 856)
Avantages sociaux futurs	310 775	(2 604)
	303 722	(13 460)
Variation de l'exercice		
Passifs salariaux	889	3 803
Avantages sociaux futurs	(69 157)	313 379
	(68 268)	317 182
Solde à la fin de l'exercice		
Passifs salariaux	(6 164)	(7 053)
Avantages sociaux futurs	241 618	310 775
	235 454	303 722

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2011

(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 augmentée des placements du fonds d'amortissement et des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme.

	2011	2010
Solde au début de l'exercice	1 476 041	1 309 525
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	360 356	435 737
Financement	(61 569)	(65 767)
	298 787	369 970
Activités de fonctionnement		
Immobilisations	(163 880)	(167 247)
Financement	(43 991)	(36 207)
	(207 871)	(203 454)
Excédent de fonctionnement affecté	(999)	-
Solde à la fin de l'exercice	1 565 958	1 476 041
Composition		
Éléments d'actif		
Placements à long terme	-	999
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme	833 338	628 976
Immobilisations	2 416 968	2 220 492
	3 250 306	2 850 467
Éléments de passif		
Dette à long terme	(1 684 378)	(1 374 456)
Activités de fonctionnement à financer	30	30
	(1 684 348)	(1 374 426)
	1 565 958	1 476 041

TABLEAU 2 - ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
Dettes à long terme		
Obligations, emprunts et emprunts bancaires	1 684 378	1 374 456
Ajouter		
Activités d'investissement à financer	29 010	(6 392)
Activités de fonctionnement à financer	(30)	(30)
Déduire		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	(366 375)	(261 054)
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme	(833 338)	(628 976)
ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME	513 645	478 004

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 afin de refléter clairement l'investissement massif requis de près de 11,9 milliards de dollars sur une période de 10 ans qui permettra de renouveler les infrastructures vieillissantes de la Société. 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 CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010	2009	2008	2007
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
Revenus						
Revenus-clients	506 123	533 249	487 670	463 187	444 717	415 655
Contribution de l'agglomération de Montréal	387 900	387 900	359 400	332 000	301 700	277 038
Subventions	140 479	134 385	113 236	94 760	74 829	55 400
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	90 224	70 746	71 133	58 617	57 536	57 291
Excédent (déficit) reporté	-	2 996	-	3 821	1 582	(13 606)
Autres revenus	38 788	33 439	31 120	28 809	26 412	25 376
	1 163 514	1 162 715	1 062 559	981 194	906 776	817 154
Charges						
Rémunération	751 426	745 351	707 171	660 325	615 538	584 135
Énergie, taxes et permis	114 881	118 905	95 829	93 980	85 718	76 529
Services professionnels	75 542	85 896	66 487	67 742	61 610	43 268
Matériel et fournitures	53 303	56 266	52 143	48 740	48 672	43 807
Location	12 702	10 737	9 309	8 302	8 212	8 160
Intérêts et frais de financement	129 725	110 724	112 489	103 538	88 100	76 504
Dépenses diverses	25 935	14 115	16 135	17 510	17 105	12 169
	1 163 514	1 141 994	1 059 563	1 000 137	924 955	844 572
Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales avant contribution additionnelle de (spéciale à) l'agglomération de Montréal	-	20 721	2 996	(18 943)	(18 179)	(27 418)
Contribution additionnelle de (spéciale à) l'agglomération de Montréal	-	(15 000)	-	18 943	22 000	29 000
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	5 721	2 996	-	3 821	1 582

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

REVENUS PAR NATURE CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010	2009	2008	2007
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
FONCTIONNEMENT						
REVENUS-CLIENTS						
Service bus et métro						
Ordinaire						
1, 2, 6 et 10 passages	131 919	158 304	148 850	138 496	129 744	122 843
CAM	180 085	185 752	173 912	171 278	161 068	148 744
CAM hebdo	31 250	31 941	30 009	27 960	28 646	27 146
	343 254	375 997	352 771	337 734	319 458	298 733
Réduit						
1, 2, 6 et 10 passages	14 535	15 696	13 911	13 728	18 272	17 832
CAM	65 201	68 070	61 700	58 637	57 948	57 262
CAM hebdo	1 702	1 773	1 549	1 718	2 491	2 437
	81 438	85 539	77 160	74 083	78 711	77 531
Titres journaliers et spéciaux	29 549	15 511	8 227	2 463	1 690	1 352
	454 241	477 047	438 158	414 280	399 859	377 616
Service de transport adapté	3 152	3 113	2 819	2 686	2 325	2 144
Revenus régionaux	48 730	53 089	46 693	46 221	42 533	35 895
	506 123	533 249	487 670	463 187	444 717	415 655
CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL						
Contribution de base	387 900	387 900	359 400	332 000	301 700	277 038
Contribution additionnelle de (spéciale à)	-	(15 000)	-	18 943	22 000	29 000
	387 900	372 900	359 400	350 943	323 700	306 038
Solde à reporter	894 023	906 149	847 070	814 130	768 417	721 693

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

REVENUS PAR NATURE CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010	2009	2008	2007
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
Solde reporté	894 023	906 149	847 070	814 130	768 417	721 693
SUBVENTIONS						
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)	48 773	32 319	35 621	29 675	25 804	19 024
Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTEC)	51 949	50 022	39 883	29 724	16 558	5 086
Service de transport adapté	39 757	38 656	37 334	34 779	32 467	30 793
Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)	-	1 549	-	-	-	-
Autres	-	1 029	398	582	-	497
	140 479	123 575	113 236	94 760	74 829	55 400
CONTRIBUTIONS RÉGIONALES ET DES MUNICIPALITÉS HORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL						
Contributions régionales						
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro	40 308	40 128	40 521	45 073	43 933	44 260
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines	4 634	4 914	4 693	5 447	5 714	5 504
Service de transport adapté	207	207	203	-	-	-
Reliées aux équipements et infrastructures	1 294	1 295	1 033	1 207	1 267	1 296
Quote-part de la taxe sur les carburants	31 601	11 802	13 503	-	-	-
Intégration tarifaire	3 858	4 079	4 071	1 497	2 286	2 292
	81 902	62 425	64 024	53 224	53 200	53 352
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	8 322	8 321	7 109	5 393	4 336	3 939
	90 224	70 746	71 133	58 617	57 536	57 291
AUTRES REVENUS	50 594	48 714	38 789	34 769	30 225	32 031
Solde à reporter	1 175 320	1 149 184	1 070 228	1 002 276	931 007	866 415

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

REVENUS PAR NATURE CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010	2009	2008	2007
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
Solde reporté	1 175 320	1 149 184	1 070 228	1 002 276	931 007	866 415
INVESTISSEMENT						
CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL						
Contribution pour les immobilisations via le programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)						
	27 532	16 113	41 117	8 483	10 417	16 544
SUBVENTIONS						
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)						
	261 438	127 063	105 697	169 039	102 081	235 476
Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTEC)						
	-	-	7 605	-	20 299	-
Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)						
	181 818	95 550	223 139	46 246	56 816	90 168
Programme d'amélioration de la sécurité dans les transports (Sûreté-transit)						
	-	-	-	6 523	5 842	-
Fonds Chantiers Canada (FCC)						
	-	1 517	-	-	-	-
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes (PAGAAEE)						
	-	3 140	-	-	-	-
Programme de démonstration en transport urbain (PDTU)						
	-	-	(217)	66	1 375	-
Programme de travaux d'infrastructures Canada-Québec (TICQ)						
	-	-	-	-	-	16 547
	443 256	227 270	336 224	221 874	186 413	342 191
	1 646 108	1 392 567	1 447 569	1 232 633	1 127 837	1 225 150

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

CHARGES PAR FONCTION CONSOLIDÉES

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010	2009	2008	2007
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
EXPLOITATION DES RÉSEAUX						
Réseau des bus						
Rémunération	366 165	356 798	337 238	322 551	304 306	288 166
Biens et services	78 942	78 148	71 174	69 141	58 917	52 677
	445 107	434 946	408 412	391 692	363 223	340 843
Réseau du métro						
Rémunération	174 018	176 256	169 765	162 901	155 011	144 323
Biens et services	49 647	53 557	45 744	44 651	43 618	38 235
	223 665	229 813	215 509	207 552	198 629	182 558
Transport adapté ^(a)						
Rémunération	19 319	19 125	21 379	20 562	19 083	17 776
Biens et services	34 470	32 751	31 073	26 724	24 370	22 831
	53 789	51 876	52 452	47 286	43 453	40 607
	722 561	716 635	676 373	646 530	605 305	564 008
SOUTIEN AUX OPÉRATIONS						
Direction et ingénierie						
Rémunération	28 846	26 507	24 540	22 347	20 357	18 398
Biens et services	3 450	4 521	2 769	1 877	1 575	1 829
	32 296	31 028	27 309	24 224	21 932	20 227
Sûreté et contrôle						
Rémunération	14 135	11 444	11 305	10 957	9 142	14 035
Biens et services	16 404	16 622	14 978	14 763	13 366	2 707
	30 539	28 066	26 283	25 720	22 508	16 742
Entretien des infrastructures						
Rémunération	26 336	24 667	23 347	21 633	20 689	20 597
Biens et services	13 174	13 946	4 187	7 831	6 653	5 890
	39 510	38 613	27 534	29 464	27 342	26 487
	102 345	97 707	81 126	79 408	71 782	63 456
Solde à reporter	824 906	814 342	757 499	725 938	677 087	627 464

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

CHARGES PAR FONCTION CONSOLIDÉES

Exercice terminé le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010	2009	2008	2007
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
Solde reporté	824 906	814 342	757 499	725 938	677 087	627 464
SERVICES ADMINISTRATIFS						
Finances et contrôle						
Rémunération	17 252	17 805	16 210	15 066	13 943	13 459
Biens et services	6 730	6 267	4 749	7 264	7 534	4 150
	23 982	24 072	20 959	22 330	21 477	17 609
Planification marketing et communication						
Rémunération	17 684	18 187	16 772	13 762	10 969	9 957
Biens et services	11 871	14 298	9 718	8 678	8 045	4 981
	29 555	32 485	26 490	22 440	19 014	14 938
Ressources humaines et services partagés						
Rémunération	45 065	45 203	42 315	38 829	35 683	33 000
Biens et services	17 766	19 751	17 068	14 545	12 636	11 847
	62 831	64 954	59 383	53 374	48 319	44 847
Services corporatifs						
Rémunération	11 054	12 203	9 708	8 527	7 600	7 126
Biens et services	6 895	3 915	3 396	2 412	2 098	1 898
	17 949	16 118	13 104	10 939	9 698	9 024
	134 317	137 629	119 936	109 083	98 508	86 418
PROJETS SPÉCIAUX ET AUTRES DÉPENSES						
Rémunération	26 948	36 267	30 789	21 472	21 746	10 049
Biens et services	38 328	13 497	26 561	29 305	39 170	35 843
	65 276	49 764	57 350	50 777	60 916	45 892
AFFECTATION - MONTANT À POURVOIR DANS LE FUTUR (avantages sociaux futurs)						
Rémunération	(1 500)	69 157	(313 379)	(96 419)	-	-
FRAIS DE FINANCEMENT						
Biens et services	85 065	64 056	65 030	61 058	47 747	43 540
AMORTISSEMENT						
Biens et services	152 000	159 873	158 852	119 650	100 400	94 249
DÉPENSES IMPRÉVUES						
Biens et services	1 287	-	-	-	-	-
	1 261 351	1 294 821	845 288	970 087	984 658	897 563
(a) Transport adapté						
Service de transport adapté à l'état des résultats	60 803	57 465	53 423	48 475	44 696	41 741
Charges incluses aux autres fonctions	(7 014)	(5 589)	(971)	(1 189)	(1 243)	(1 134)
	53 789	51 876	52 452	47 286	43 453	40 607

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

FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

		2011	2010	2009	2008	2007
	Budget	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations	Réalisations
ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS	(583 346)	(360 286)	(435 737)	(368 173)	(316 673)	(225 240)
FINANCEMENT						
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)	-	1 517	-	-	-	-
	-	1 517	(217)	6 589	7 217	-
Gouvernement provincial						
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)	261 438	127 063	105 697	169 039	102 081	235 476
Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTECC)	-	-	7 605	-	20 299	-
Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)	181 818	95 550	223 139	46 246	56 816	90 168
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes (PAGAAEE)	-	3 140	-	-	-	-
Programme de travaux d'infrastructures Canada-Québec (TICQ)	-	-	-	-	-	16 547
	443 256	225 753	336 441	215 285	179 196	342 191
Contribution municipale						
Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)	27 532	16 113	41 117	8 483	10 417	16 544
Société de transport de Montréal						
Financement à long terme des activités d'investissement	109 956	61 569	65 767	149 263	6 560	103 773
Affectations des activités de fonctionnement	2 602	21 130	17 864	6 786	6 273	5 560
Règlements d'emprunts fermés	-	(1 128)	-	-	1 073	2 542
	112 558	81 571	83 631	156 049	13 906	111 875
	583 346	324 954	460 972	386 406	210 736	470 610
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(35 332)	25 235	18 233	(105 937)	245 370

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

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
Obligation, 60 000 \$		
5,75 %, échéant le 15 novembre 2011	-	9 586
Obligation, 40 000 \$		
5,15 %, échéant le 24 octobre 2011	-	3 430
5,25 %, échéant le 24 octobre 2012	9 110	9 110
Obligation, 75 000 \$		
5,15 %, échéant le 6 mai 2011	-	5 700
5,30 %, échéant le 6 mai 2012	6 000	6 000
5,40 %, échéant le 6 mai 2013	20 600	20 600
Obligation, 75 000 \$		
4,00 %, échéant le 27 avril 2011	-	6 300
4,15 %, échéant le 27 avril 2012	6 500	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, 14 000 \$		
4,00 %, échéant le 8 novembre 2011	-	3 000
Obligation, 300 000 \$		
5,00 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019 ^(a)	300 000	300 000
Obligation, 47 130 \$ ^(b)		
5,46 %, échéant le 9 janvier 2012 ^(a)	47 130	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
Solde à reporter	953 190	981 206

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

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
Solde reporté	953 190	981 206
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
Obligation, 18 250 \$		
1,00 %, échéant le 6 avril 2011	-	4 550
1,65 %, échéant le 6 avril 2012	4 800	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	-
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2014	11 663	-
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	11 662	-
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	11 663	-
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	11 662	-
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	11 663	-
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	11 662	-
4,10 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2020	11 663	-
Emprunt, 57 525 \$		
4,50 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2021 ^(a)	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	-
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2014	9 905	-
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	9 905	-
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	9 905	-
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	9 905	-
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	9 905	-
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	9 905	-
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2020	9 905	-
3,31 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	90 855	-
TOTAL	1 684 378	1 374 456
ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME	513 645	478 004

^(a) Tranche à fonds d'amortissement.

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

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

RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2011

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 dette et la directive sectorielle de gestion des risques financiers. La directive sectorielle de gestion de 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. La Société utilise ces derniers afin de démontrer l'impact des décisions prises en matière d'investissement sur sa situation financière.

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 2011, tous les ratios se retrouvent en deçà des limites fixées par la Société.

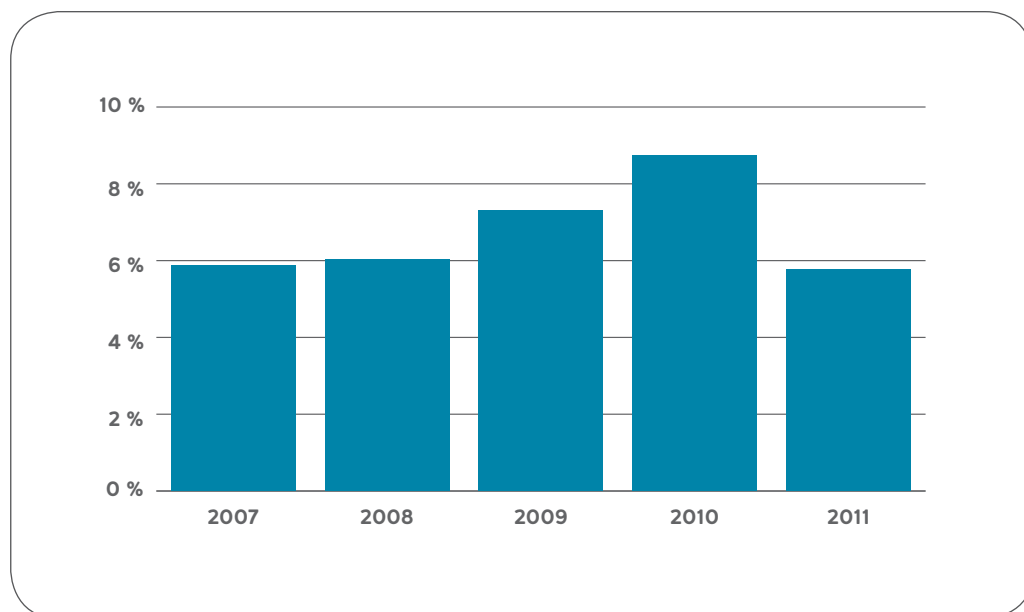
L'opinion des auditeurs indépendants ne porte pas sur les informations complémentaires ni sur le budget.

RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2011

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

Ce ratio représente la part des dépenses qui est consacrée au service de dette. Le niveau actuel du ratio est de 5,77 %. 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 baisse de 2011 est due au niveau plus élevé des dépenses d'exploitation nettes puisque le service de dette est demeuré pratiquement au même niveau ; la forte hausse des dépenses est due à une augmentation importante de la charge d'avantages sociaux futurs de 2010 à 2011.



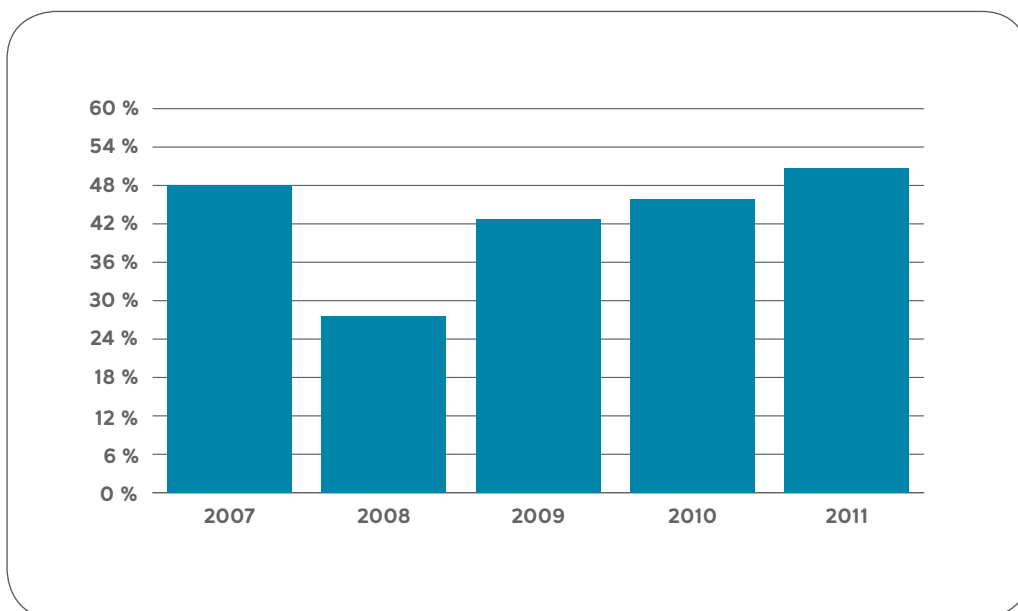
L'opinion des auditeurs indépendants ne porte pas sur les informations complémentaires ni sur le budget.

RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2011

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 50,70 %. Ce niveau est inférieur à la limite de 100 % que s'est fixée l'entreprise. La tendance croissante, des quatre 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.



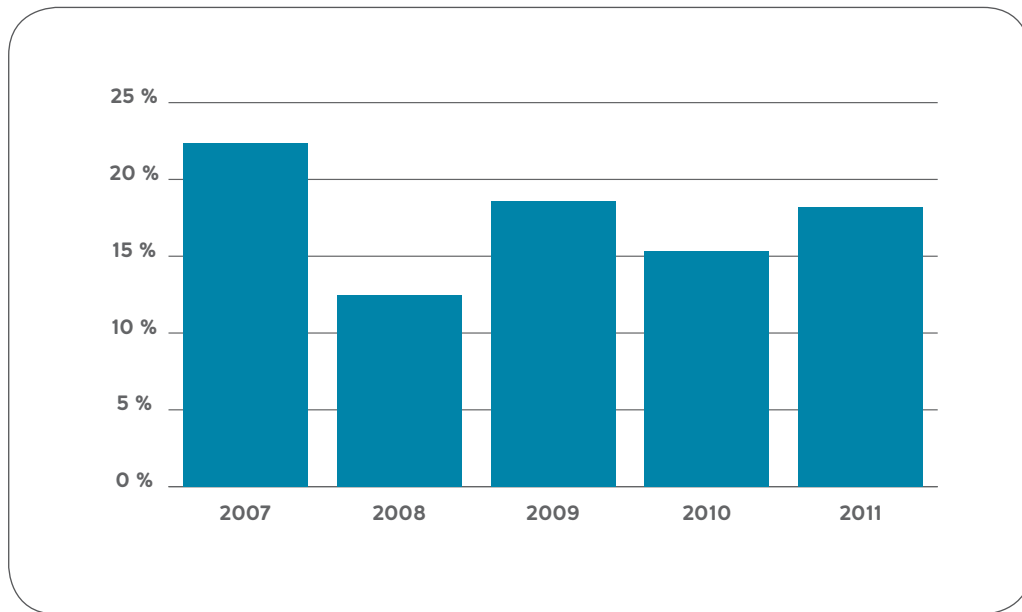
L'opinion des auditeurs indépendants ne porte pas sur les informations complémentaires ni sur le budget.

RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2011

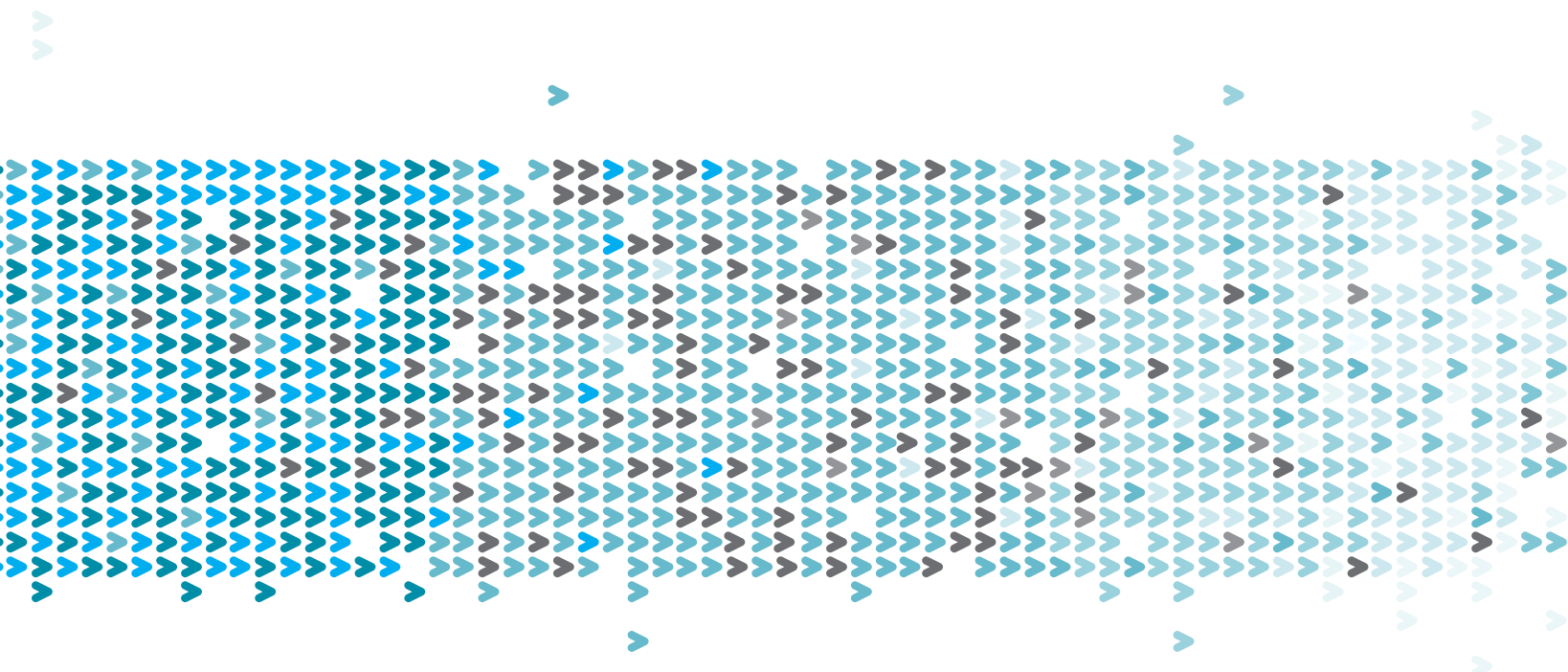
Dette excluant la part des partenaires financiers / Actifs nets des subventions consacrées au service de dette

Ce ratio est un indicateur de l'effet de levier utilisé par l'entreprise. Le niveau actuel du ratio est de 18,17 %. 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.



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





Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive - Finances et contrôle
Direction - Gestion financière et encadrement de systèmes
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 2011*, le *Rapport d'activités 2011* ainsi que le *Budget et le Programme triennal d'immobilisations 2011-2013* sur notre site Internet.

