



FAÇONNER AUJOURD'HUI LA MOBILITÉ DE DEMAIN

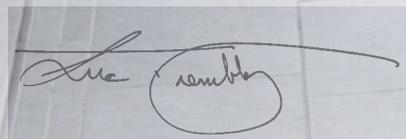
RAPPORT FINANCIER ANNUEL 2013



RAPPORT FINANCIER ANNUEL 2013
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
Exercice terminé le 31 décembre 2013

Au nom de la direction exécutive Finances et contrôle, nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration du Rapport financier annuel 2013, tout particulièrement la direction Gestion financière et contrôle.

Votre collaboration, votre engagement et vos précieux efforts nous permettent de vous présenter le Rapport financier annuel 2013.



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

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

► Mot de la direction	5
► Aperçu financier consolidé de la STM	6
► Gouvernance	
Le conseil d'administration	8
Les comités et leur rôle	9
Le plan stratégique 2020	10
Le comité de vérification	12
► L'équipe de direction de la STM	13

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

14

INFORMATIONS FINANCIÈRES

► Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière	28
► Rapport de l'auditeur indépendant	29
► Rapport de l'auditeur indépendant du vérificateur général de la Ville de Montréal	31
► États financiers consolidés	
État consolidé des résultats	34
Conciliations à des fins fiscales	
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé	35
(Déficit) excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé	36
État consolidé de la situation financière	37
État consolidé de la variation de la dette nette	38
État consolidé des flux de trésorerie	39
Charges par objet consolidées	40
Notes complémentaires	42
Tableaux complémentaires	
Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé	68
Tableau 2 - Endettement total net à long terme consolidé	72

INFORMATIONS STATISTIQUES SUR 5 ANS (non auditées)

► Résultats d'exploitation à des fins fiscales consolidés	74
► Sommaire des revenus et charges consolidés	75
► Excédent accumulé consolidé	76
► Charges par fonction consolidées	77
► Financement des immobilisations et endettement total net à long terme consolidé	78

NOUS SOMMES LA STM

MISSION DE L'ENTREPRISE

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

MOT DE LA DIRECTION

Malgré un contexte économique difficile, l'achalandage dans nos bus et dans le métro a poursuivi sa progression pour atteindre 416,5 millions de déplacements en 2013. Ce résultat record témoigne sans contredit que le mouvement collectif continue à prendre de l'ampleur et que la STM joue un rôle stratégique au sein de la grande région de Montréal. Les clients comptent sur le transport collectif pour se rendre au travail, à l'école et à leurs loisirs et ils apprécient la ponctualité, le confort et la sécurité de notre réseau, comme le démontrent d'ailleurs les résultats des récents sondages sur la satisfaction de la clientèle.

Malheureusement, les états financiers consolidés rappellent le problème de sous-financement du transport collectif. Cette situation oblige la STM à inscrire un manque à gagner à son budget depuis plusieurs années, lequel s'élève à 20 M\$ en 2013. Considérant que la révision de certains paramètres de l'actuelle entente avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ne pouvait suffire à combler celui-ci, la STM réitérait l'importance d'avoir une nouvelle source de financement dédiée, indexée et récurrente.

La STM a donc terminé l'année 2013 sans nouvelle source de financement et la révision des paramètres de l'entente CMM ne fait toujours pas consensus. De plus, plusieurs éléments défavorables ont porté le manque à gagner en cours d'année à près de 34 M\$ par rapport au 20 M\$ qui était prévu au budget. En effet, les revenus-clients ont été moindres que prévus (9,8 M\$), le remplacement des moteurs de traction des voitures de métro MR-73 a généré des coûts additionnels (1,7 M\$) et le MTQ a plafonné son aide financière au transport adapté (2,4 M\$). Cependant, plusieurs décisions et des efforts des différents secteurs de l'entreprise ont permis de ramener le déficit de fonctionnement à des fins fiscales consolidé à 15,5 M\$, lequel a été comblé par une contribution additionnelle non récurrente de l'agglomération de Montréal.

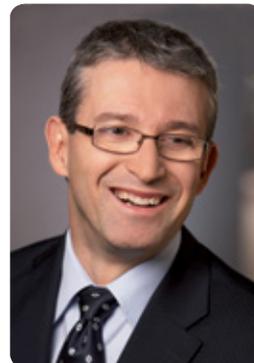
Au chapitre des investissements, la STM a engagé la somme de 448 M\$ en 2013 afin de pourvoir au renouvellement de ses infrastructures vieillissantes, soit 395 M\$ pour les acquisitions d'immobilisations et 53 M\$ à titre d'avance pour les nouvelles voitures de métro AZUR qui feront leur entrée progressivement au cours de la prochaine année. La STM entend maintenir ce rythme au cours des prochaines années afin d'assurer la pérennité du transport collectif, de soutenir sa croissance et de combler le déficit d'investissement de 3 G\$ d'ici 2030.

Le financement des dépenses de fonctionnement et d'investissement représente un défi de taille pour la STM. La nouvelle Stratégie nationale de mobilité durable (SNMD), annoncée par le Ministre des Transports en février dernier, consiste en un transfert de 960 M\$ des dépenses d'immobilisations en transport routier vers celles du transport collectif d'ici 2020. Compte tenu du nombre de déplacements effectués sur le territoire de la STM comparativement à ceux réalisés sur l'ensemble du Québec, elle estime qu'elle recevra une large part de ce montant. Quant aux autres activités que cette stratégie prévoit bonifier en 2014, elles concernent le programme d'amélioration des services (10 M\$) et le transport adapté (6 M\$) dont la STM en touchera une partie qui reste à confirmer.

Évidemment, la STM profitera du chantier sur le financement des transports collectifs qui se tiendra en 2014 pour faire valoir l'importance d'augmenter ses sources de revenus. Pour poursuivre sa croissance, elle doit développer ses services et augmenter son offre sur son territoire. Elle entend aussi poursuivre ses efforts pour améliorer l'expérience client tout en assurant une bonne performance financière. Elle compte sur ses employés pour atteindre les objectifs ambitieux de son Plan stratégique 2020 et donner au quotidien un service de qualité à ses clients qui ont joint le mouvement collectif ou qui le feront prochainement.



Carl Desrosiers
Directeur général



Luc Tremblay, CPA, CA

Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle

APERÇU FINANCIER CONSOLIDÉ DE LA STM

INFORMATIONS FINANCIÈRES À DES FINS FISCALES

	Budget	2013	2012
			(redressé, note 2)
REVENUS DE FONCTIONNEMENT			
Revenus-clients	590 988	581 176	563 602
Contributions et subventions	665 054	746 441	714 827
Autres revenus	55 614	51 539	51 460
	1 311 656	1 379 156	1 329 889
CHARGES ET ÉLÉMENTS DE CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Service bus et métro avant allègement relatif aux avantages sociaux futurs	1 220 165	1 229 613	1 184 021
Allègement relatif aux avantages sociaux futurs	6 279	108 778	21 855
Service bus et métro	1 226 444	1 338 391	1 205 876
Service de transport adapté	68 793	65 275	61 784
Intérêts et frais de financement	109 246	73 430	73 622
Charges	1 404 483	1 477 096	1 341 282
Éléments de conciliation à des fins fiscales	(92 827)	(82 408)	(15 455)
	1 311 656	1 394 688	1 325 827
(Déficit) excédent de fonctionnement à des fins fiscales avant contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal	-	(15 532)	4 062
Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal	-	15 532	-
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	4 062
REVENUS D'INVESTISSEMENT	512 983	58 572	38 911
Éléments de conciliation à des fins fiscales	(512 983)	(137 461)	93 201
(Déficit) excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(78 889)	132 112

APERÇU FINANCIER CONSOLIDÉ DE LA STM (SUITE)

INFORMATIONS FINANCIÈRES SELON LES PCGR

	Budget	2013	2012 (redressé, note 2)
RÉSULTATS			
Revenus de fonctionnement	1 311 656	1 394 688	1 329 889
Revenus d'investissement	512 983	58 572	38 911
Charges	1 404 483	1 477 096	1 341 282
Excédent (déficit) de l'exercice	420 156	(23 836)	27 518
SITUATION FINANCIÈRE			
Actifs financiers		1 042 149	1 065 626
Passifs		2 639 488	2 376 310
Dette nette		(1 597 339)	(1 310 684)
Actifs non financiers		3 079 229	2 816 410
Excédent accumulé		1 481 890	1 505 726
FLUX DE TRÉSORERIE			
Activités de fonctionnement		268 554	214 846
Activités d'investissement en immobilisations		(443 760)	(336 335)
Activités de placement		(106 872)	(68 829)
Activités de financement		250 464	243 620
Trésorerie		45 393	77 007

INFORMATIONS ADDITIONNELLES

Acquisitions d'immobilisations	680 907	395 000	244 292
Émission de dette à long terme		248 912	346 300
Dette à long terme	2 528 343	2 127 443	1 940 216
Endettement total net à long terme		582 496	527 333
Achalandage (en millions de déplacements)	418,6	416,5	412,6
Revenus du fonds d'amortissement (inclus dans les Autres revenus)	19 258	15 595	14 583
Rendement du fonds d'amortissement en %	4,00 %	2,06 %	2,97 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à court terme		1,16 %	1,15 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à long terme		4,32 %	4,42 %
Cote de crédit selon les firmes de notation			
Moody's		Aa2	Aa2
Standard & Poor's		A+	A+
RATIOS FINANCIERS			
Fonds de roulement		1,2	1,0
Couverture des intérêts		3,6	3,3
Endettement		5,53 %	5,05 %
Levier financier		15,14 %	16,34 %

GOVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Le 28 novembre 2013, le conseil d'agglomération désignait les 10 membres du nouveau conseil, incluant son président et son vice-président suite aux élections municipales du 3 novembre 2013. Il s'agissait de :



Philippe Schnobb

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



Pierre Gagnier

Maire de l'arrondissement
Ahuntsic-Cartierville



Marvin Rotrand

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



Jean-François Parenteau

Maire de l'arrondissement de Verdun



Marie Turcotte

Représentante des clients
du transport adapté



Nathalie Pierre-Antoine

Conseillère d'arrondissement
Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles



Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Laurent



Marie Plourde

Conseillère d'arrondissement
Plateau Mont-Royal



Claudia Lacroix Perron

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



Edward Janiszewski

Maire de la Ville de
Dollard-des-Ormeaux

Le conseil est formé de sept élus municipaux et de trois représentants des clientèles, regroupant quatre femmes et six hommes. Sa composition est représentative des valeurs de diversité et de pluralité prônées par la Société. Son président, M. Philippe Schnobb, assume ses fonctions à temps plein.

Rôle et responsabilités

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

LES COMITÉS ET LEUR RÔLE

Afin de contribuer à la bonne gouvernance de la Société et pour l'assister dans l'exercice de ses fonctions, le conseil d'administration s'est doté de comités techniques dont chacun est dédié à un domaine d'intervention spécifique.

Ils sont composés de membres du conseil d'administration et d'experts externes. Le président du conseil d'administration est membre d'office de tous les comités. La secrétaire générale ou son délégué assiste aux rencontres et agit comme secrétaire permanente de tous les comités, sans toutefois en être membre.

Ces comités ont pour la plupart été créés dans le cadre d'une démarche de révision des règles de gouvernance entre 2006 et 2008. Le 18 décembre 2013, le conseil d'administration en modifiait le nombre et les mandats selon la répartition suivante :

Comité service à la clientèle

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de service de transport collectif que la Société offre à ses clients, d'accessibilité universelle ainsi que de ses relations avec les clientèles provenant des communautés ethnoculturelles et des minorités visibles. Il formule 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.

Il étudie et évalue annuellement le rendement du directeur général par rapport aux objectifs individuels et d'entreprise spécifiques préétablis et fixe sa rémunération annuelle à l'intérieur des paramètres fixés par le conseil. Le comité s'adjoit au besoin des experts externes qui comparent et effectuent un étalonnage de la rémunération des cadres dans les sociétés publiques québécoises et dans les sociétés de transport public nord-américaines.

Il étudie également les solutions à privilégier pour assurer la représentativité des communautés ethnoculturelles, des minorités visibles et des personnes handicapées au sein de la Société et effectue un suivi des mesures découlant de la « Déclaration en matière de diversité et d'inclusion » ayant des incidences sur la gestion des ressources humaines.

Comité des 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.

Il assure également le suivi de la gestion du portefeuille de projets, c'est-à-dire la mise en priorité et l'optimisation des projets, leur approbation par phase, leur état d'avancement, leur suivi budgétaire et la reddition de compte une fois qu'ils sont terminés.

Comité de vérification

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

Comité gouvernance, éthique et développement durable

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

Il examine et approuve les règles de gouvernance, les lignes directrices en matière de régie d'entreprise pour la conduite des affaires de la Société. Il oriente et suit les mesures découlant de la politique corporative sur le développement durable et du plan de développement durable annuel.

Comité de suivi des actifs

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier afin d'assurer un suivi stratégique concernant le maintien des actifs de la Société ainsi que la réalisation des projets majeurs, la gestion des biens patrimoniaux, de l'architecture et des arts. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

LE PLAN STRATÉGIQUE 2020

Les assises du plan stratégique 2020 de la STM s'inscrivent dans la foulée des orientations énoncées dans la Politique québécoise du transport collectif du ministère des Transports du Québec, dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, dans le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise et dans la Vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui visent notamment à faire du transport collectif le moyen de transport privilégié de déplacement dans la grande région de Montréal.

VISION DE L'ENTREPRISE

La vision de l'entreprise est d'assurer les besoins de mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'Agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

Cette performance s'appuie sur une expérience client bonifiée en ce qui a trait à la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort. Elle est soutenue par d'importants investissements dans le maintien de ses équipements et par des investissements stratégiques liés à une croissance de plus de 30 % de l'offre de service, à la diversification et à l'électrification des modes de transport. À partir de 2025, la STM se dotera uniquement de véhicules 100 % électriques.

Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, qui seront mises en place avec l'aide de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto.

LE PLAN STRATÉGIQUE 2020 ADRESSE LES 6 PRIORITÉS SUIVANTES :

Priorité 1 :

DÉVELOPPER LES SERVICES

Afin d'atteindre son objectif ambitieux au niveau de l'achalandage, l'entreprise vise à améliorer son offre de service sur ses trois réseaux : bus, métro et transport adapté. Elle augmentera sa capacité de transport en travaillant notamment sur les projets de prolongement du métro (ligne Bleue) et en instaurant de nouveaux systèmes rapides par bus sur le territoire montréalais ainsi que des mesures préférentielles bus. En plus de maintenir en bon état son matériel roulant et son patrimoine immobilier, la STM fera l'acquisition de nouveaux véhicules et créera de nouveaux services. Pour soutenir sa croissance, elle compte également améliorer la performance et la disponibilité de ses équipements.

Priorité 2 :

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT ET LA MISE EN MARCHÉ

La STM a mis en place un certain nombre de mesures au plan de la qualité du service et de l'information afin de créer un environnement convivial durant leurs déplacements. Elle a diversifié également son offre tarifaire pour répondre aux besoins de ses différentes catégories de clientèles. La STM poursuivra ses efforts par la mise en oeuvre d'une série de nouvelles stratégies et d'actions afin de fidéliser ses clients et d'en attirer de nouveaux. Elle s'engage également à mieux connaître ses clients et leurs besoins, à bonifier la qualité de son service et à poursuivre l'amélioration du service. Les clients pourront ainsi compter sur des services encore plus confortables, fiables, ponctuels et sécuritaires.

Priorité 3 :

ATTIRER, DÉVELOPPER ET MOBILISER LES TALENTS

Les employés sont au coeur de la réussite de la mission de l'entreprise. C'est pourquoi la STM met tout en oeuvre pour permettre à chacun de ses quelque 9 400 employés de contribuer au succès du Plan stratégique 2020. Elle a mis de l'avant quatre stratégies concernant la main-d'oeuvre : le recrutement et le développement des talents, la mobilisation des employés et des gestionnaires, les relations de travail, la santé et la sécurité au travail, ainsi que l'accueil et l'intégration de l'ensemble du personnel.

LE PLAN STRATÉGIQUE 2020 (SUITE)

Priorité 4 :

OPTIMISER LA GESTION DES INVESTISSEMENTS

La STM a la responsabilité de gérer, d'exploiter et d'entretenir un important patrimoine constitué de véhicules, d'infrastructures, d'équipements et d'appareillages ainsi que de systèmes d'exploitation. Au cours de la prochaine décennie, une grande partie de ces actifs fera l'objet de travaux de renouvellement et de modernisation. L'entreprise compte profiter de ces travaux pour générer de la valeur ajoutée, optimiser sa gestion de portefeuille et améliorer la réalisation de ses projets.

Priorité 5 :

AMÉLIORER DAVANTAGE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE

Pour la STM, la question du sous-financement est un enjeu capital. Des mesures telles que la majoration de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre appliquée à la région métropolitaine, l'indexation des tarifs, la contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal et l'implication du gouvernement du Québec dans les programmes d'amélioration du service ont permis d'atteindre l'équilibre financier au cours des dernières années. Compte tenu des investissements nécessaires de 11,5 G\$, toutes ces hausses ne suffiront pas à couvrir à l'horizon 2020 les coûts d'exploitation et les besoins d'investissement. Pour arriver à un équilibre financier, la STM doit optimiser ses sources de revenus et continuer d'exercer un contrôle rigoureux de ses dépenses.

Priorité 6 :

FAIRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE L'ÉLÉMENT CENTRAL DE TOUTES LES DÉCISIONS

La STM place le développement durable au centre de ses préoccupations et de ses décisions. Elle vise à réduire son empreinte écologique et à contribuer au développement durable de Montréal. La STM compte également investir dans ses véhicules et ses infrastructures afin d'appuyer le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal dans l'atteinte de leur objectif de réduction des émissions de GES et de réduction de consommation de pétrole.

LE COMITÉ DE VÉRIFICATION

Monsieur Yves Gauthier, FCPA, FCA

Président et membre externe

Vice-président, Programmes internationaux
CCAF – FCVI inc.

Monsieur Francesco Miele

Vice-président

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Laurent

Monsieur Philippe Schnobb

Membre

Président du conseil d'administration

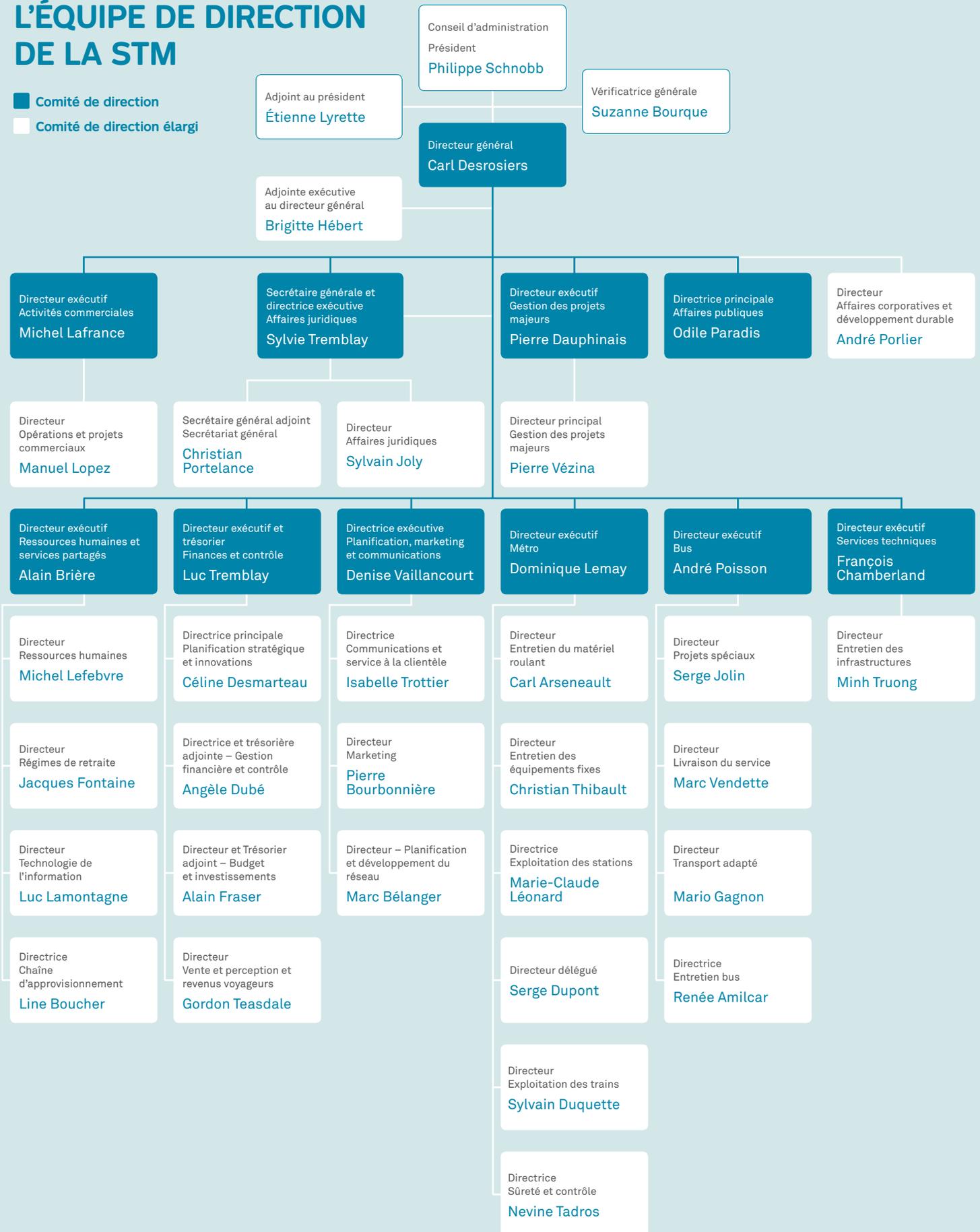
Monsieur Yves J. Beauchesne, CPA, CA, MBA, D. Fisc.

Membre externe

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

L'ÉQUIPE DE DIRECTION DE LA STM

- Comité de direction
- Comité de direction élargi



ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

L'analyse des états financiers consolidés doit être lue conjointement avec les états financiers consolidés de la STM et les notes afférentes.

La STM tient à mentionner que cette analyse contient des énoncés basés sur des estimations et sur des hypothèses.

Les renseignements contenus dans cette analyse tiennent compte des évènements survenus jusqu'à la date de publication du présent rapport financier.

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.

Selon la classification du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (le MAMROT), les états financiers consolidés de la Société comprennent des renseignements sur les particularités de la comptabilité des administrations municipales au Québec afin de refléter les dispositions législatives qui influencent la présentation de l'information financière. Ainsi, la Société présente certaines informations financières établies à des fins fiscales, soit l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé, le (déficit) 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 consolidé sont présentées dans un tableau complémentaire (Tableau 1).

REDRESSEMENT DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Tel que présenté à la note 2 des états financiers consolidés, la Société a adopté les recommandations du nouveau chapitre SP 3410 - *Paiements de transfert*. Ce nouveau chapitre, qui établit les critères de constatation des paiements de transfert (subventions sur service de dette reçues du gouvernement du Québec par la Société), prévoit que ces sommes doivent être constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel le transfert est autorisé par le cédant (vote des crédits annuels à l'Assemblée nationale) et que les critères d'admissibilité sont atteints, sauf si les stipulations dont sont assortis les transferts créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Les états financiers consolidés des exercices antérieurs, y compris les informations présentées aux fins de comparaison, ont été redressés pour tenir compte de cette modification.

L'interprétation de cette nouvelle norme ne fait pas l'unanimité au niveau de la profession, c'est pourquoi, cette année, la Société se retrouve avec un rapport de l'auditeur indépendant délivré par ses auditeurs externes sans réserve et un rapport du vérificateur général de la Ville de Montréal avec réserve. Ce dernier est d'avis que les transferts sont autorisés par le gouvernement cédant suite à l'exercice de son pouvoir habilitant même s'il s'agit de versements pluriannuels.

Le seul programme à la Société qui est touché par cette nouvelle norme est le programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) du ministère des Transports du Québec.

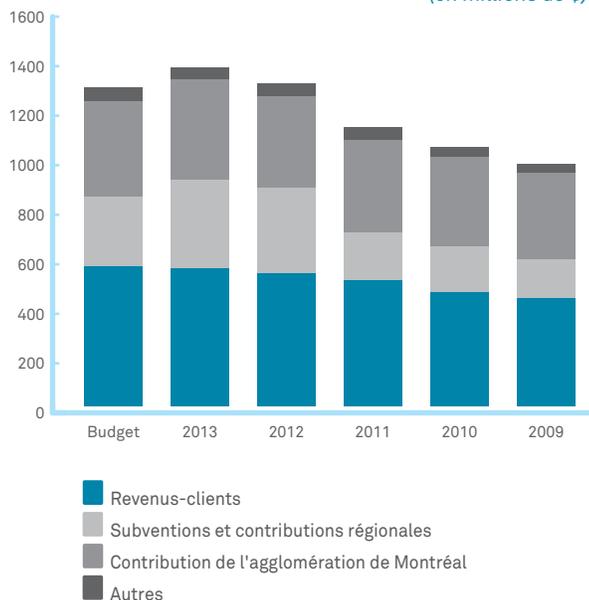
De plus, la Société a reclassé le solde créditeur des subventions relatives au programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) dans les revenus reportés à titre de subventions.

Les sections qui suivent présentent à la fois des informations financières sur une base fiscale et sur une base des principes comptables généralement reconnus (PCGR). Les principaux éléments présentés sur une base fiscale sont l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé, le (déficit) excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé ainsi que certains éléments inclus dans la rubrique portant sur l'actif au titre des avantages sociaux futurs.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ

REVENUS DE FONCTIONNEMENT
(en millions de \$)

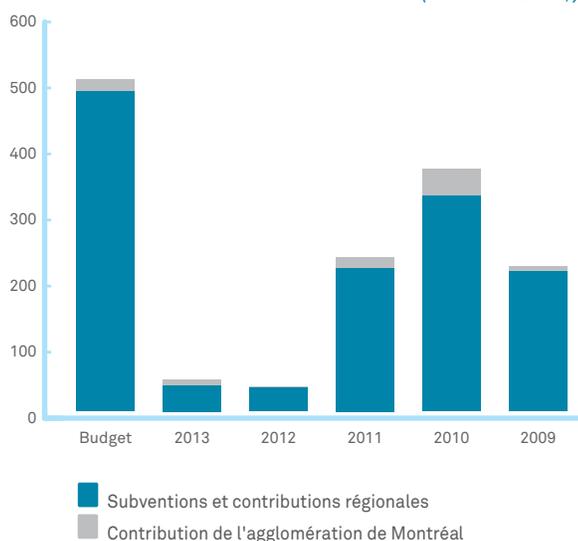


Les revenus de fonctionnement s'élevèrent à 1 394,7 M\$ pour l'année 2013, soit une progression de 64,8 M\$ par rapport à 2012. Cette hausse résulte de la contribution additionnelle de 15,5 M\$ de l'agglomération de Montréal pour combler le déficit, combinée à une augmentation de 15,0 M\$ par rapport au montant versé l'an dernier. Les revenus-clients affichent une croissance de 17,6 M\$ dont principalement 15,6 M\$ provient du service bus et métro et 1,5 M\$ des revenus régionaux.

Les revenus de fonctionnement sont supérieurs à ce qui était prévu au budget de 83,0 M\$. N'eût été des nouvelles règles touchant les paiements de transfert qui créent un écart budgétaire favorable de 122,9 M\$, nous aurions constaté un manque à gagner de 39,8 M\$, soit principalement une baisse des subventions de 25,1 M\$, dont 20,0 M\$ pour la nouvelle source de revenus attendue au niveau des contributions régionales qui ne s'est pas concrétisée et 12,4 M\$ pour les subventions liées aux intérêts sur la dette à long terme suite au report de certains financements à long terme. Enfin, notons que les revenus-clients affichent un écart défavorable de 9,8 M\$, dont 6,4 M\$ pour les revenus du service bus et métro causé par des ventes de passages et de titres illimités de courte durée moins importantes que ce qui avait été anticipé. Les revenus régionaux affichent eux aussi un écart défavorable de 3,4 M\$ attribuable à des ventes de titres mensuelles inférieures à ce qui était prévu.

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

REVENUS D'INVESTISSEMENT
(en millions de \$)



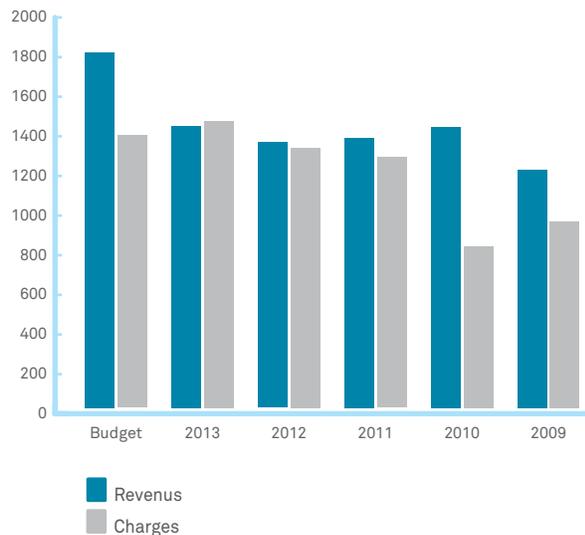
La croissance des revenus d'investissement de 19,7 M\$ par rapport à 2012 est directement reliée aux acquisitions d'immobilisations qui ont augmenté de 150,7 M\$.

Par rapport au budget, l'écart défavorable des revenus d'investissement de 454,4 M\$ est tributaire des nouvelles règles touchant les paiements de transfert dont l'impact est de 122,9 M\$ pour les subventions en capital ainsi que du ralentissement au niveau des acquisitions d'immobilisations qui affichent un écart négatif de 285,9 M\$. Parmi les principaux projets qui ont été reportés dans le temps ou dont les coûts sont moins élevés que ce qui avait été prévu initialement, notons la rénovation de diverses stations de métro pour 41,5 M\$ dû à des retards relativement à la livraison de logiciels et à l'adjudication de certains contrats, le projet iBus pour 39,6 M\$ suite à une réévaluation de l'échéancier concernant les premiers livrables, les mesures préférentielles pour bus pour 28,3 M\$ à cause des délais d'obtention d'autorisations municipales pour des modifications aux axes routiers et l'installation de feux prioritaires et finalement, la modification des ateliers et des équipements du métro pour 52,8 M\$ suite au report de certains livrables et également, à des contingences qui ne seront pas utilisées.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

ANALYSE DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

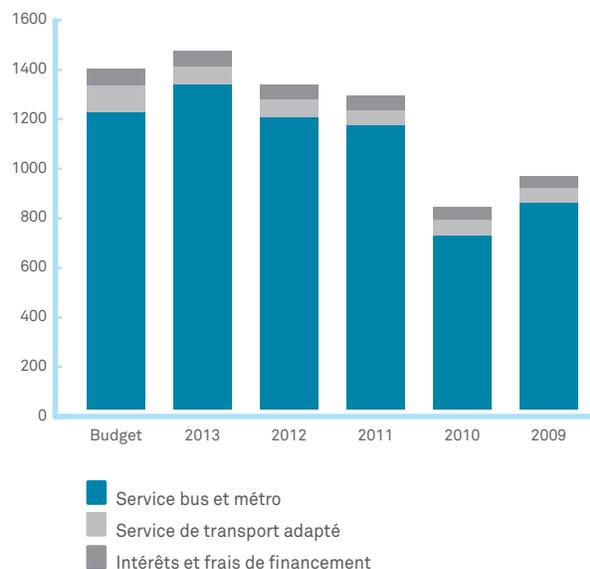
RÉSULTATS CONSOLIDÉS (en millions de \$)



Les résultats consolidés affichent un déficit de 23,8 M\$ en 2013 comparativement à un excédent de 27,5 M\$ en 2012. Cette variation négative de 51,3 M\$ provient essentiellement des activités d'investissement à des fins fiscales consolidées qui se soldent par un déficit de 78,9 M\$. Ce dernier découle directement de l'application des nouvelles règles concernant les paiements de transfert (qui font en sorte que la Société ne peut plus comptabiliser les subventions sur service de dette relatives au PAGTCP si elles n'ont pas fait l'objet de vote de crédits par l'Assemblée nationale) et dont l'impact se chiffre à 65,8 M\$ (14,0 M\$ en 2012). Ce déficit est atténué par une économie au niveau des intérêts et frais de financement suite au report de financements à long terme.

Les charges affichent une augmentation de 135,8 M\$ par rapport à 2012, soit une hausse de 132,5 M\$ du service bus et métro dont 86,9 M\$ provient des avantages sociaux futurs. La principale composante de ce poste est la variation de la provision pour moins-value reliée aux gains et pertes reportées des régimes de retraite. Cet élément se répercute également au niveau des charges sociales dans les charges par objet consolidées. L'écart résiduel provient des indexations salariales prévues aux conventions collectives (38,4 M\$). Par ailleurs, le service de transport adapté affiche une hausse de 3,5 M\$ suite à la croissance des déplacements de 5,8 %.

CHARGES (en millions de \$)



Le budget prévoyait un excédent de l'exercice de 420,2 M\$. L'écart défavorable de 444,0 M\$ résulte en grande partie des revenus d'investissement qui affichent un écart négatif de 454,4 M\$ suite à des acquisitions d'immobilisations moindres que prévu de 285,9 M\$ et à l'application des nouvelles règles sur les paiements de transfert.

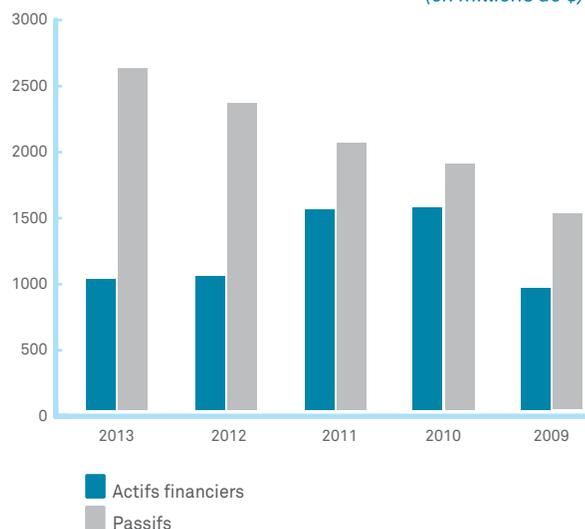
Les revenus de fonctionnement présentent un écart positif de 83,0 M\$ causé essentiellement par des subventions en capital plus élevées que ce qui avait été budgétisé suite aux nouvelles règles touchant les paiements de transfert.

Les charges, quant à elles, affichent un écart défavorable de 72,6 M\$ principalement causé par les deux éléments suivants : un écart négatif de 111,9 M\$ au service bus et métro qui provient essentiellement de la sous-budgétisation de la variation de la provision pour moins-value reliée aux avantages sociaux futurs et un écart positif de 35,8 M\$ des intérêts et frais de financement puisque la Société prévoyait des investissements et, conséquemment, des emprunts plus élevés au cours de l'exercice 2013.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

ANALYSE DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE L'ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

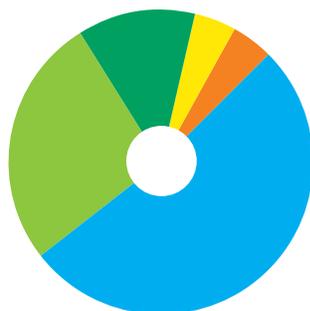
ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE
(en millions de \$)



L'écart entre les actifs financiers et les passifs représente la dette nette. Cette dernière s'est accrue de 286,7 M\$ par rapport à 2012 pour s'établir à 1 597,3 M\$ en 2013. Cette augmentation résulte en grande partie de l'accroissement des passifs de 263,2 M\$, dont 187,2 M\$ pour la dette à long terme et 65,8 M\$ pour les emprunts temporaires. Ces derniers sont tributaires du déficit d'investissement à des fins fiscales consolidé qui se chiffre à 78,9 M\$.

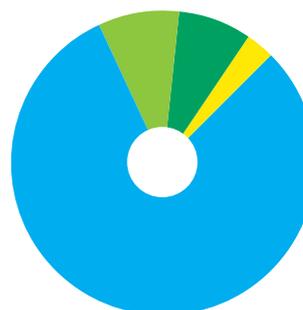
Les actifs non financiers ont quant à eux augmenté de 262,8 M\$, une croissance attribuable principalement à l'augmentation des immobilisations de 209,5 M\$.

RÉPARTITION DES ACTIFS FINANCIERS
(en millions de \$)



- 52 %** Placements du fonds d'amortissement
- 27 %** Contributions et subventions à recevoir
- 13 %** Actif au titre des avantages sociaux futurs
- 4 %** Autres débiteurs
- 4 %** Encaisse

RÉPARTITION DES PASSIFS
(en millions de \$)



- 81 %** Dette à long terme
- 9 %** Emprunts temporaires
- 8 %** Crédoiteurs et frais courus
- 2 %** Revenus reportés

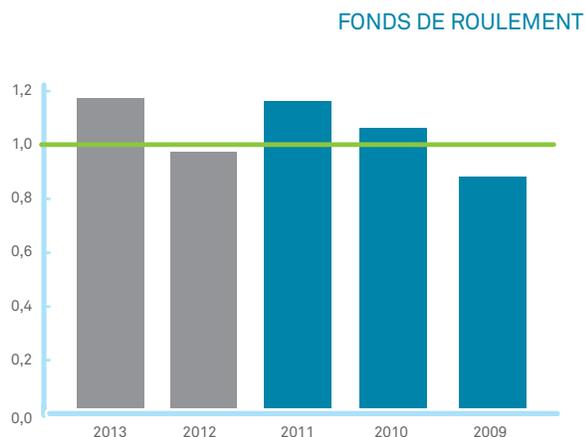
ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

ENCAISSE ET EMPRUNTS TEMPORAIRES

En milliers de \$	2013	2012	Variation	Variation en %
Encaisse	45 393	77 007	(31 614)	(41,05 %)
Emprunts temporaires	226 686	160 851	65 835	40,93 %

La réduction de l'encaisse par rapport à 2012 est principalement due à un montant important de subvention encaissé en fin d'exercice 2012. Quant aux emprunts temporaires, leur variation s'explique en grande partie par le fait que le financement à long terme n'a pas été réalisé au même rythme que les investissements en immobilisations. En effet, 202,7 M\$ (81,6 M\$ en 2012) des emprunts temporaires servent à financer des investissements en immobilisations en attente de financement à long terme.

En milliers de \$	2013	2012	2011	2010	2009
		(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Fonds de roulement					
Actifs à court terme	405 098	322 477	239 430	374 046	220 893
Passifs à court terme	344 840	332 985	206 706	351 868	250 749
	1,17	0,97	1,16	1,06	0,88



Ce ratio sert à démontrer que la Société possède les liquidités nécessaires pour faire face à tous ses engagements à court terme. La Société utilise la version la plus sévère du ratio en excluant les stocks des actifs à court terme. Le ratio actuel de 1,17 démontre que la Société est en bonne situation financière puisqu'elle dégage un excédent d'actifs sur ses engagements à court terme. La tendance du fonds de roulement depuis les cinq dernières années est stable.

ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'actif au titre des avantages sociaux futurs de 131,9 M\$ comprend un montant débiteur de 250,1 M\$ relatif aux régimes de retraite et un montant créditeur de 118,2 M\$ pour les autres types de régimes (avantages complémentaires de retraite et post-emploi).

Le montant débiteur de 250,1 M\$ relatif aux régimes de retraite est le résultat de l'excédent des régimes de retraite sur les obligations au titre des prestations constituées de 118,0 M\$. Comme ce surplus ne peut être utilisé à d'autres fins, il fait l'objet d'une provision pour moins-value établie à 129,5 M\$. À ce montant, s'ajoutent les gains et pertes actuariels non amortis de 261,6 M\$.

Le montant créditeur 118,2 M\$ relatif aux avantages complémentaires de retraite et post-emploi comprend les obligations au titre des prestations constituées de 135,7 M\$ diminué des gains actuariels non amortis de 17,5 M\$.

La charge comptable s'établit à 174,8 M\$ mais elle est ramenée à 66,0 M\$ au niveau de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé, conformément aux mesures d'allègement de 108,8 M\$ prévues par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (voir la section Dépenses constatées à pourvoir au Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé).

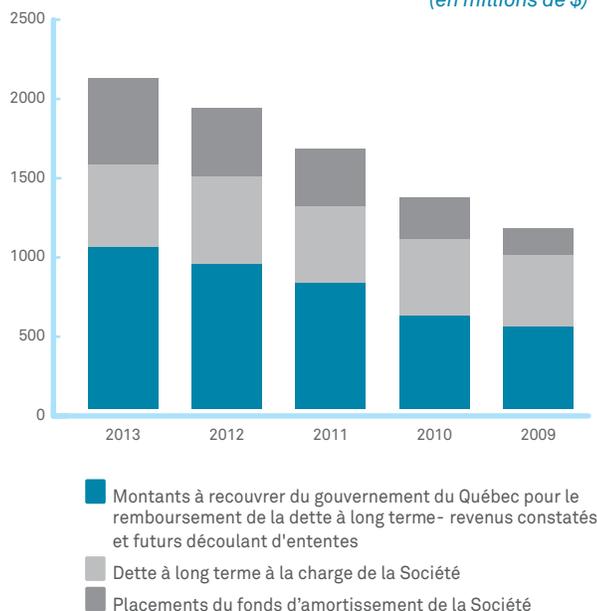
ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

DETTE À LONG TERME

La Société finance la majeure partie de ses investissements en immobilisations par l'émission de dette à long terme. Les remboursements de la dette à long terme sont subventionnés par le gouvernement du Québec.

En milliers de \$	2013	2012	Variation	Variation en %
Dettes à long terme à la charge de la Société				
Dettes à long terme	2 127 443	1 940 216	187 227	9,65 %
Placements du fonds d'amortissement	(542 076)	(435 204)	(106 872)	(24,56 %)
Montants à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme - revenus constatés et futurs découlant d'ententes	(1 061 096)	(954 637)	(106 459)	(11,15 %)
	524 271	550 375	(26 104)	(4,74 %)

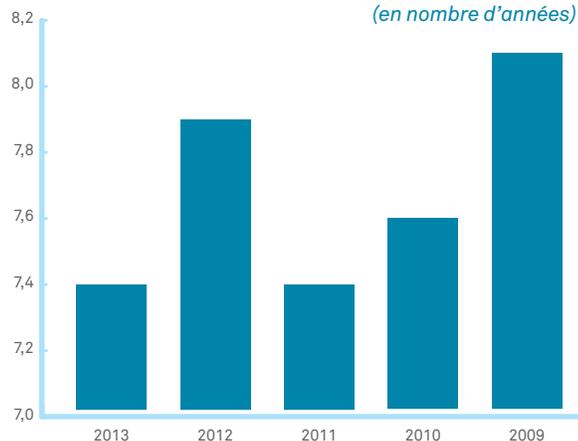
RÉPARTITION DE LA DETTE À LONG TERME
(en millions de \$)



L'augmentation de la dette à long terme s'explique par le fait que la Société a émis, en 2013, pour 248,9 M\$ de nouvelles dettes, alors que le remboursement de la dette s'est chiffré à 61,7 M\$. La diminution de la dette à la charge de la Société est en partie due à l'augmentation des contributions au fonds d'amortissement et au fait que le taux de subvention des nouvelles dettes émises a augmenté par rapport à l'année précédente. De plus, le financement de la portion subventionnée des investissements en immobilisations provenant de Financement Québec a été privilégié par rapport à la portion non subventionnée provenant de l'agglomération de Montréal. Comme il n'y a eu aucune échéance de dette remboursée par les fonds d'amortissement en 2013, ces fonds ont augmenté de la valeur des contributions (91,3 M\$) et du revenu de placement (15,6 M\$).

Le montant des revenus futurs découlant d'ententes conclues avec le gouvernement du Québec s'élève à 752,9 M\$ en 2013 (687,1 M\$ en 2012).

ÉCHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE DE LA DETTE À LONG TERME
(en nombre d'années)

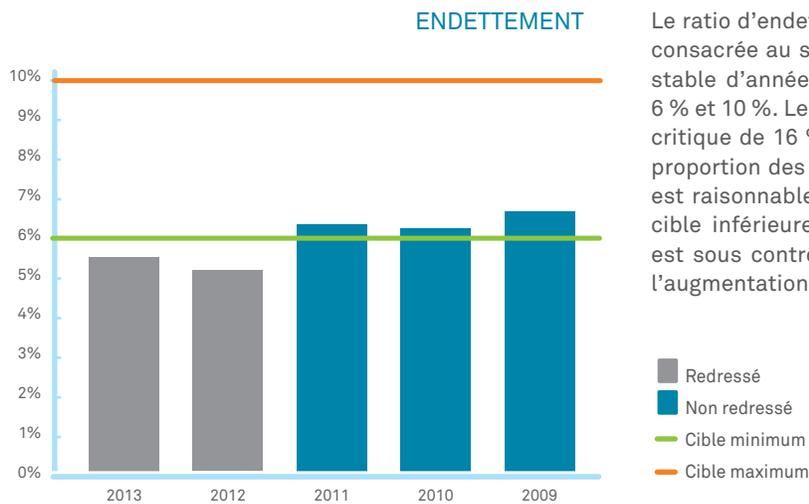


L'échéance moyenne pondérée de la dette à long terme est en diminution, notamment parce que la Société emprunte depuis 2011 auprès de Financement Québec sur de plus courtes périodes. Certaines dettes à long terme comportent des échéances avec des montants qui devront être refinancés.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

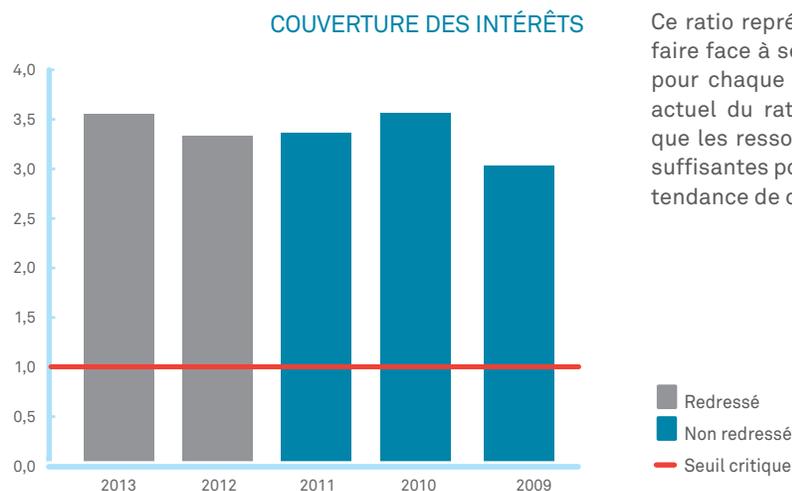
DETTE À LONG TERME (SUITE)

En milliers de \$	2013	2012	2011	2010	2009
		(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Endettement					
Service de dette nette ^(a)	75 906	66 362	78 962	73 189	72 395
Charges d'exploitations nettes ^(b)	1 373 832	1 315 188	1 243 452	1 168 776	1 081 916
	5,53 %	5,05 %	6,35 %	6,26 %	6,69 %



Le ratio d'endettement représente la part des charges qui est consacrée au service de la dette. La tendance de ce ratio est stable d'année en année. La zone de confort se situe entre 6 % et 10 %. Le niveau actuel du ratio est bien en deçà du seuil critique de 16 % que s'est fixé la Société et démontre que la proportion des dépenses consacrée au service de dette nette est raisonnable. Le fait que le ratio se maintienne près de la cible inférieure indique que la croissance de l'endettement est sous contrôle et qu'elle s'effectue au même rythme que l'augmentation des charges de la Société.

En milliers de \$	2013	2012	2011	2010	2009
		(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Couverture des intérêts					
Excédent ajusté avant intérêts et amortissement ^(c)	115 688	103 233	108 728	97 872	82 730
Intérêts ajustés ^(d)	32 566	31 014	32 332	27 480	27 291
	3,55	3,33	3,36	3,56	3,03



Ce ratio représente les sommes dont dispose la Société pour faire face à ses créanciers. Il indique les sommes disponibles pour chaque dollar d'intérêt dû sur les emprunts. Le niveau actuel du ratio par rapport au seuil critique de 1,0 indique que les ressources financières de la Société sont amplement suffisantes pour faire face aux intérêts dus à ses créanciers. La tendance de ce ratio est stable d'une année à l'autre.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

DETTE À LONG TERME (SUITE)

En milliers de \$	2013	2012	2011	2010	2009
		(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Levier financier					
Dette à long terme à la charge de la Société ^(e)	524 271	550 375	484 665	484 426	454 318
Actifs nets ^(f)	3 463 667	3 367 426	3 024 395	3 081 550	2 259 207
	15,14 %	16,34 %	16,03 %	15,72 %	20,11 %



D'année en année, le niveau de ce ratio se maintient largement sous la limite de 100 % fixée par la Société. Les importantes subventions au comptant reçues des partenaires permettent de limiter l'endettement de la Société. L'amélioration de ce ratio depuis les dernières années s'explique aussi par la participation financière croissante des partenaires sur les nouvelles dettes émises.

Definitions :

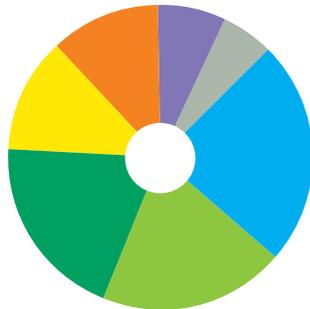
- (a) Service de dette nette : Versements de capital et d'intérêts sur la dette à long terme plus les contributions au fonds d'amortissement et les intérêts capitalisés, moins les subventions s'y rapportant.
- (b) Charges d'exploitation nettes: Charges totales de l'exercice plus les versements de capital sur la dette à long terme, les contributions au fonds d'amortissement et les intérêts à long terme capitalisés, moins la portion des avantages sociaux futurs portés aux dépenses constatées à pourvoir ainsi que les subventions sur le service de dette nette.
- (c) Excédent ajusté avant intérêts et amortissement: (Déficit) excédent de l'exercice (excluant les revenus d'investissement et la subvention de capital et d'intérêts) plus l'amortissement des immobilisations, les intérêts sur la dette à long terme ainsi que la portion des avantages sociaux futurs portée aux dépenses constatées à pourvoir.
- (d) Intérêts ajustés: Intérêts sur la dette à long terme plus les intérêts à long terme capitalisés moins les subventions sur les intérêts.
- (e) Dette à long terme à la charge de la Société: Montants à recouvrer de l'agglomération de Montréal pour le remboursement de la dette à long terme (voir note complémentaire sur la dette à long terme).
- (f) Actifs nets: Total des actifs financiers et non financiers moins les placements du fonds d'amortissement et les revenus futurs découlant d'ententes avec le gouvernement du Québec.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

IMMOBILISATIONS

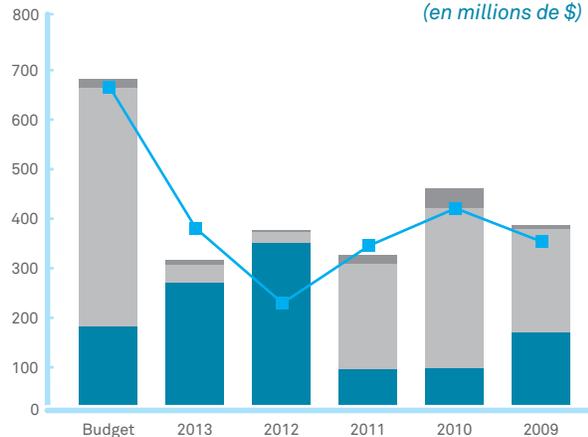
Ce poste représente la valeur nette des immobilisations de la Société. La variation entre la valeur de 2012 de 2 488,5 M\$ et celle de 2013 de 2 698,0 M\$ s'explique par des acquisitions de 395,0 M\$ diminuées de l'amortissement de 185,5 M\$. Les acquisitions se détaillent comme suit:

ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS
de 395,0 M\$



94,4 M\$	Nouveau centre de transport Stinson
78,5 M\$	Remplacement des infrastructures pour l'entretien des nouvelles voitures de métro
77,5 M\$	Rénovation ou remise à neuf des équipements du métro
48,5 M\$	Rénovation des stations de métro
45,8 M\$	71 bus (55 bus articulés et 16 minibus)
29,3 M\$	Autres projets de moindre envergure
21,0 M\$	Projets TI (incluant iBus)

FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS
(en millions de \$)



Les acquisitions d'immobilisations sont en hausse de 150,7 M\$ par rapport à 2012. Toutefois, le financement a été moindre en 2013, ce qui porte le déficit d'investissement à 78,9 M\$ en 2013, une baisse de 211,0 M\$ par rapport à 2012. Les principales sources de financement des acquisitions proviennent du gouvernement du Québec, de l'agglomération de Montréal et des sommes provenant des activités de fonctionnement de la STM.

■	STM
■	Gouvernements
■	Agglomération de Montréal
■	Acquisitions

ACQUISITION DE VOITURES DE MÉTRO

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

Au 31 décembre 2013, la Société, en vertu du contrat signé, a versé au consortium 311,2 M\$ à titre de dépôts pour l'acquisition de ces voitures de métro qui sont présentés sous la rubrique «Autres actifs non financiers» à l'état consolidé de la situation financière.

Durant l'exercice 2013, un montant de 42,9 M\$ a été consacré à la modification des ateliers et équipements de métro préalablement à la livraison des voitures de métro prévues en 2014, tel que spécifié au contrat.

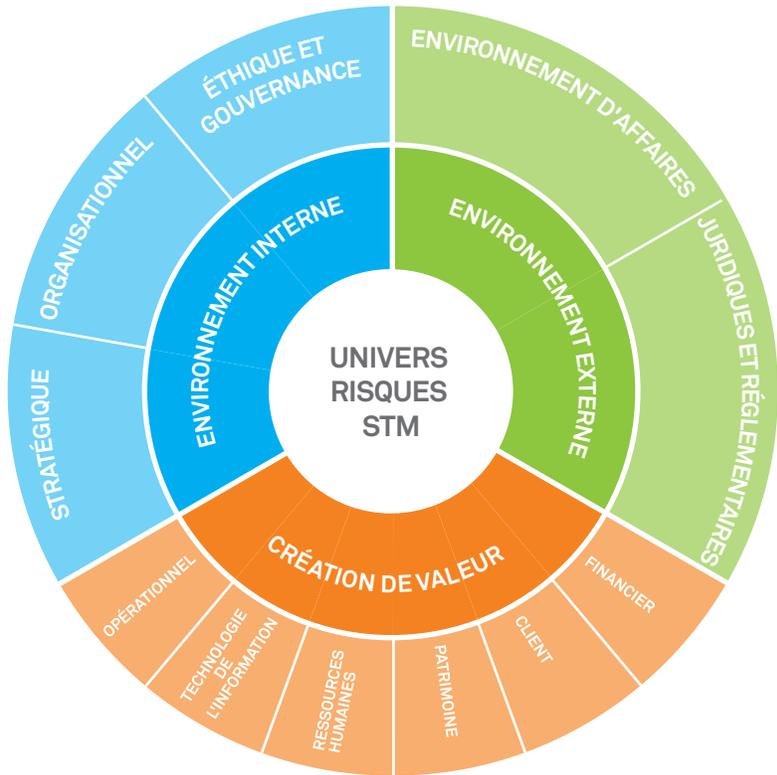
ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

GESTION DES RISQUES D’AFFAIRES

Les activités de la STM l’exposent à un large éventail de risques. L’objectif poursuivi par la direction en matière de gestion des différents risques consiste à protéger la Société contre les risques financiers, opérationnels et stratégiques tout en optimisant ses processus. Une gestion rigoureuse et efficace favorise l’atteinte des objectifs stratégiques en priorisant les risques significatifs, en anticipant et répondant aux besoins des instances de gouvernance et de la direction. L’approche adoptée vise à prendre des décisions éclairées dans l’intérêt de l’organisation en identifiant, en évaluant, en mesurant, en atténuant et en communiquant les enjeux importants liés aux risques.

Un exercice est actuellement en cours et une politique sera approuvée par le conseil au cours de la prochaine année. L’évaluation réalisée par la direction a permis de classer les risques selon leur probabilité, leur impact potentiel, la qualité des contrôles en place et ainsi, établir les zones de risques prioritaires.

Le diagramme ci-dessous présente l’univers des risques auxquels l’entreprise est confrontée.



Au cours de la prochaine année, la direction de la STM entend poursuivre sa démarche en consolidant la gouvernance, en améliorant le processus de gestion intégrée des risques et en intégrant les pratiques de la gestion des risques dans l’ensemble des activités de l’entreprise.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

DÉFICIT D'INVESTISSEMENT (RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES)

Un des risques liés au patrimoine est la désuétude des immobilisations, notamment appelé le déficit d'investissement. Tous les actifs de la Société sont maintenus en bon état par leurs programmes d'entretien, lesquels sont prévus à même le budget de fonctionnement. Malgré le suivi rigoureux de ces programmes d'entretien périodique, il arrive un moment où un actif doit subir une réfection majeure qui déborde du cadre de ces programmes courants voire même être remplacé afin d'assurer le plein potentiel de service auquel les clients s'attendent. Cette réfection majeure ou ce remplacement nécessitent des investissements importants que l'on qualifie de besoins d'investissement. Ces besoins deviennent habituellement des exigences lorsqu'un ou plusieurs des critères suivants relatifs à l'actif en cause sont rencontrés:

- ▶ l'atteinte de la fin de durée de vie utile;
- ▶ la dégradation de la condition;
- ▶ l'incapacité de livrer selon la performance attendue (détérioration du potentiel de service).

Un exercice préliminaire a été réalisé en 2013 en vue d'identifier les besoins d'investissement qui seraient requis afin de répondre aux besoins de maintien des actifs et de combler le déficit d'investissement estimé à 3,0 G\$ d'ici 2030.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENT

Au cours des 3 prochaines années, 7 grands projets présentés au programme triennal d'immobilisations 2014-2015-2016 représenteront 95 % des investissements prévus de 2 174,1 M\$.

GRANDS PROJETS DE 2 174,1 M \$



Acquisition des voitures de métro Azur

Ce projet vise l'acquisition de 468 voitures de métro pour remplacer les voitures de types MR-63 (342) ainsi que les besoins futurs liés à la croissance de l'achalandage (63) et aux prolongements du métro (63). De plus, il comprend la modification des ateliers et des équipements requis pour accueillir les nouvelles voitures.

Réno-Métro

Ce vocable regroupe les programmes Réno-Infrastructures métro (phase 1) et Réno-Systèmes (phase 3) dont le but est, dans le premier cas, de moderniser le réseau du métro notamment au niveau de l'accessibilité et de réfections majeures dans les tunnels et, dans le deuxième cas, de remplacer ou mettre à niveau les équipements fixes, les installations motorisées, les équipements de voies et d'énergie d'exploitation, le contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication.

Électrification du réseau de surface

Ce projet vise à répondre à une cible importante du plan stratégique 2020 qui est de se doter uniquement de véhicules électriques à compter de 2025 dans le but de diminuer les gaz à effets de serre. Également, dans le cadre de la stratégie d'électrification du gouvernement du Québec, la STM étudiera l'implantation d'un réseau d'électrobus à recharge dynamique dont la première phase est prévue sur le boulevard St-Michel.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

PERSPECTIVES FINANCIÈRES EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENT (SUITE)

iBus

Ce projet consiste en un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs en temps réel. Grâce à ce nouveau système, les clients du service bus pourront connaître les ajustements apportés aux horaires et parcours, l'heure de passage du prochain bus à un arrêt, les perturbations de service et les trajets alternatifs.

Centres de transport

Au niveau des centres de transport, il y a eu la mise en service du nouveau centre de transport Stinson (dont l'ouverture a eu lieu le 6 janvier 2014) qui permettra éventuellement d'accueillir quelque 300 bus, soit 200 bus réguliers de 12 mètres et 100 bus articulés de 18 mètres. Les dépenses à venir en 2014 visent à compléter les installations afin qu'elles soient bien adaptées aux besoins des utilisateurs. Notons que ce bâtiment devrait recevoir la certification LEED Or (une première au Canada pour ce type de bâtiment), ce qui s'inscrit dans l'engagement de la STM de placer le développement durable au cœur de ses actions. Par ailleurs, nous retrouvons une portion des coûts relatifs à la reconstruction du complexe Crémazie où se fait l'entretien mécanique majeur des bus ainsi que la fabrication et le réusinage des pièces requises pour maintenir les bus en bon état de service.

Mesures préférentielles pour bus

Ce programme permet d'améliorer la qualité, l'efficacité et la fiabilité du réseau des bus. La STM et l'agglomération de Montréal visent d'atteindre la cible de 375 kilomètres de mesures préférentielles pour le 375^e anniversaire de cette dernière en 2017.

Réfection majeure à Berri-UQAM

Ce projet consiste en une importante cure de rajeunissement d'une des stations de métro les plus achalandées du réseau. Les travaux comportent la réfection des composantes mécaniques, électriques et architecturales de la station tout en mettant en évidence la signalétique et en respectant la valeur patrimoniale de cette station.

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 2013 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 avril 2014.

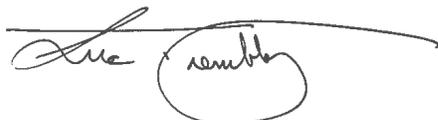
Les états financiers consolidés et toute l'information figurant dans le présent rapport financier sont la responsabilité de la direction de la Société. La direction s'est également assurée de la concordance entre les états financiers consolidés et toutes les autres informations divulguées dans le rapport 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 Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l. dont les services ont été retenus par le conseil d'administration sur recommandation du comité de vérification et par le Vérificateur général de la Ville de Montréal.



Luc Tremblay, CPA, CA

Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle



Angèle Dubé, CPA, CA

Trésorière adjointe et directrice
Gestion financière et contrôle



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 consolidé de la situation financière au 31 décembre 2013, 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 des auditeurs

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

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 2013, 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 des auditeurs

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 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.

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

Fondement de l'opinion avec réserve

La direction n'a pas comptabilisé à l'état consolidé de la situation financière des paiements de transfert à recevoir du gouvernement du Québec et dont il est prévu que lesdits paiements de transfert seront effectivement obtenus. Ces montants sont relatifs au programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP) concernant la construction d'immobilisations et d'autres charges pour lesquels les travaux ont été réalisés ou les charges constatées, mais dont les transferts en vertu des programmes d'aide sont versés par le gouvernement de façon pluriannuelle. Cette méthode comptable constitue une dérogation à la nouvelle norme qui prévoit la comptabilisation des paiements de transfert à titre de revenus pour le bénéficiaire lorsqu'ils sont autorisés par le gouvernement cédant à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité, sauf lorsque les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif.

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT (SUITE)

Les incidences de la comptabilisation actuelle sur les états financiers consolidés aux 31 décembre 2013 et 2012 sont les suivantes :

	Surévaluation (Sous-évaluation) (en milliers de dollars)	
	2013	2012
État consolidé de la situation financière		
Subventions à recevoir et Actifs financiers	(752 895)	(687 089)
Dettes nettes et Excédent accumulé	(752 895)	(687 089)
État consolidé des résultats		
Subventions et Revenus	(65 806)	(13 957)
Excédent de l'exercice	(65 806)	(13 957)
Redressement	(687 089)	(673 132)
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	(752 895)	(687 089)

Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe « Fondement de l'opinion avec réserve », 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 2013, 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

Informations financières établies à des fins fiscales

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

Autres points

Comptabilisation des paiements de transfert

Une version révisée de la norme portant sur la comptabilisation des paiements de transfert est entrée en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2012. Le fondement de mon opinion avec réserve exprimé ci-dessus découle de mon interprétation de cette nouvelle norme.

La nouvelle norme maintient le principe qu'un paiement de transfert doit être constaté à titre de revenu lorsqu'il est autorisé et que les critères d'admissibilité sont atteints. Elle précise cependant le critère d'autorisation pour le bénéficiaire en le mettant en lien avec l'autorisation du côté du cédant, d'où la divergence d'interprétation. Je considère que les représentants des gouvernements sont habilités à négocier et à conclure des ententes valides et que, par conséquent, l'autorisation d'un paiement de transfert survient lorsqu'un représentant habilité signe une entente et informe par écrit le bénéficiaire de sa décision d'effectuer un transfert. Ces faits établissent, selon moi, qu'il est prévu que lesdits paiements de transfert seront effectivement obtenus.

Le vérificateur général de la Ville de Montréal,



Jacques Bergeron, CPA auditeur, CA

Montréal, le 2 avril 2014



150 René-Lévesque

31-227

NOVABUS
STM

22

31-227
NOVABUS

UN BUS = 50 AUTOS
DE MOINS SUR LA ROUTE

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

		2013		2012
	Notes	Budget	Réalisations	Réalisations (redressé, note 2)
REVENUS				
Fonctionnement				
Revenus-clients	4	590 988	581 176	563 602
Contribution de l'agglomération de Montréal		387 900	387 900	372 900
Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal		-	15 532	-
Subventions	5	176 363	274 084	259 893
Contributions régionales	6	100 791	84 457	82 034
Autres revenus	7	55 614	51 539	51 460
		1 311 656	1 394 688	1 329 889
Investissement				
Contribution de l'agglomération de Montréal		18 181	8 791	2 786
Subventions	5	494 802	49 781	36 125
		512 983	58 572	38 911
		1 824 639	1 453 260	1 368 800
CHARGES				
Service bus et métro		1 226 444	1 338 391	1 205 876
Service de transport adapté		68 793	65 275	61 784
Intérêts et frais de financement	8	109 246	73 430	73 622
		1 404 483	1 477 096	1 341 282
(Déficit) excédent de l'exercice		420 156	(23 836)	27 518
Solde de l'excédent accumulé au début de l'exercice initialement établi			2 192 815	2 151 340
Redressement	2		(687 089)	(673 132)
Excédent accumulé au début de l'exercice, redressé		2 355 866	1 505 726	1 478 208
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		2 776 022	1 481 890	1 505 726

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉ

Exercice terminé le 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

		2013	2012
	Budget	Réalisations	Réalisations
			(redressé, note 2)
(DÉFICIT) EXCÉDENT DE L'EXERCICE	420 156	(23 836)	27 518
Moins : revenus d'investissement	(512 983)	(58 572)	(38 911)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(92 827)	(82 408)	(11 393)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Produit de cession	-	21	78
Amortissement	187 844	185 504	172 757
Gain sur cession	-	(21)	(73)
	187 844	185 504	172 762
Financement			
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(92 863)	(61 685)	(90 462)
Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement	131 188	7 979	8 251
	38 325	(53 706)	(82 211)
Affectations			
Activités d'investissement	(35 369)	(44 095)	(28 478)
Fonds de roulement	3 029	(476)	(984)
Excédent de fonctionnement non affecté	5 000	4 062	5 721
Dépenses constatées à pourvoir	6 279	97 991	17 474
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs - Fonds d'amortissement	(112 281)	(106 872)	(68 829)
	(133 342)	(49 390)	(75 096)
	92 827	82 408	15 455
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	4 062

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

Exercice terminé le 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

			2013	2012
	Note	Budget	Réalisations	Réalisations
				(redressé, note 2)
REVENUS D'INVESTISSEMENT		512 983	58 572	38 911
CONCILIATION À DES FINS FISCALES				
Immobilisations				
Acquisitions	18	(680 907)	(395 000)	(244 292)
Financement				
Financement à long terme des activités d'investissement		132 555	213 444	309 015
Affectations				
Activités de fonctionnement		35 369	44 095	28 478
		(512 983)	(137 461)	93 201
(Déficit) excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales		-	(78 889)	132 112

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

	Notes	2013	2012
			(redressé, note 2)
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		45 393	77 007
Placements du fonds d'amortissement	9	542 076	435 204
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir		24 323	2 786
Subventions à recevoir	10	206 518	209 007
Contributions régionales à recevoir		46 371	53 155
Autres débiteurs	11	45 596	50 653
Actif au titre des avantages sociaux futurs	12	131 872	237 814
		1 042 149	1 065 626
PASSIFS			
Emprunts temporaires	13	226 686	160 851
Créditeurs et frais courus	14	208 697	194 602
Revenus reportés	15	76 662	80 641
Dettes à long terme	16	2 127 443	1 940 216
		2 639 488	2 376 310
DETTE NETTE	17	(1 597 339)	(1 310 684)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	18	2 697 994	2 488 498
Stocks		42 390	40 479
Autres actifs non financiers	19	338 845	287 433
		3 079 229	2 816 410
EXCÉDENT ACCUMULÉ		1 481 890	1 505 726
Engagements (note 22)			
Éventualités (note 23)			

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

	Budget	2013	2012
			(redressé, note 2)
(Déficit) excédent de l'exercice	420 156	(23 836)	27 518
Variation des immobilisations			
Acquisitions	(680 907)	(395 000)	(244 292)
Produit de cession	-	21	78
Amortissement	187 844	185 504	172 757
Gain sur cession	-	(21)	(73)
	(493 063)	(209 496)	(71 530)
Variation des stocks		(1 911)	504
Variation des autres actifs non financiers		(51 412)	(91 293)
		(53 323)	(90 789)
Variation de la dette nette		(286 655)	(134 801)
Dette nette au début de l'exercice initialement établi		(623 595)	(502 751)
Redressement		(687 089)	(673 132)
Dette nette au début de l'exercice redressé		(1 310 684)	(1 175 883)
Dette nette à la fin de l'exercice		(1 597 339)	(1 310 684)

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

	Note	2013	2012
			(redressé, note 2)
Activités de fonctionnement			
(Déficit) excédent de l'exercice		(23 836)	27 518
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		185 504	172 757
Gain sur cession d'immobilisations		(21)	(73)
		161 647	200 202
Variation nette des éléments hors caisse	20	106 907	14 644
		268 554	214 846
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisitions		(395 000)	(244 292)
Produit de cession		21	78
Variation des dépôts pour l'achat de voitures de métro		(52 657)	(85 985)
Variation des autres dépôts sur l'achat d'immobilisations		3 876	(6 136)
		(443 760)	(336 335)
Activités de placement			
Amortissement des primes et escomptes sur les placements du fonds d'amortissement		2 790	3 056
Acquisitions de placements du fonds d'amortissement		(109 662)	(71 885)
		(106 872)	(68 829)
Activités de financement			
Variation nette des emprunts temporaires		65 835	(12 002)
Émission de dette à long terme		248 912	346 300
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements		(61 685)	(90 462)
Variation des frais d'émission de la dette à long terme		(2 598)	(216)
		250 464	243 620
(Diminution) augmentation de la trésorerie		(31 614)	53 302
Trésorerie au début de l'exercice		77 007	23 705
Trésorerie à la fin de l'exercice		45 393	77 007

La trésorerie est constituée uniquement de l'encaisse.
Voir autres renseignements à la note 20.

CHARGES PAR OBJET CONSOLIDÉES

Exercice terminé le 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

		2013	2012
	Budget	Réalisations	Réalisations
Rémunération	628 881	647 351	637 307
Charges sociales	195 708	292 574^(a)	174 205 ^(a)
Biens et services	282 804	279 019	281 671
Intérêts et frais de financement			
Frais de financement à court terme	4 182	3 038	3 021
Intérêts sur la dette à long terme à la charge:			
de la Société	38 519	27 155	22 268
du gouvernement du Québec et ses entreprises	66 545	43 237	48 333
	109 246	73 430	73 622
Amortissement des immobilisations	187 844	185 504	172 757
Autres	-	(782)	1 720
	1 404 483	1 477 096	1 341 282

^(a) Voir la section «Analyse des états financiers consolidés» sous la rubrique «Analyse des résultats consolidés».



NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(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, dont le territoire correspond à l'agglomération 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. MODIFICATION DE MÉTHODES COMPTABLES

a) Chapitre SP 3410 - Paiements de transfert

La Société a adopté les recommandations du nouveau chapitre SP 3410 - *Paiements de transfert*. Ce nouveau chapitre, qui établit les critères de constatation des paiements de transfert (subventions reçues du gouvernement par la Société), prévoit que ces sommes doivent être constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel le transfert est autorisé par le cédant et que les critères d'admissibilité sont atteints, sauf si les stipulations dont sont assorties les transferts créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Les états financiers consolidés des exercices antérieurs, y compris les informations présentées aux fins de comparaison, ont été redressés pour tenir compte de cette modification.

b) Reclassement

La Société a reclassé le solde créditeur de 40,3 M\$ des subventions relatives au programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) dans les revenus reportés à titre de subventions.

Redressement de l'excédent accumulé consolidé	2013	2012
Excédent accumulé au début initialement établi	2 192 815	2 151 340
Paiements de transfert - application du chapitre SP 3410	(687 089)	(673 132)
Excédent accumulé au début redressé	1 505 726	1 478 208

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

2. MODIFICATION DE MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

Redressement de l'état consolidé des résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2012

	Soldes initialement établis	Références aux modifications de méthodes comptables	Augmentation (diminution)	Soldes redressés
REVENUS				
Fonctionnement				
Revenus-clients	563 602		-	563 602
Contribution de l'agglomération de Montréal	372 900		-	372 900
Subventions	152 699	a	107 194	259 893
Contributions régionales	82 034		-	82 034
Autres revenus	51 460		-	51 460
	1 222 695		107 194	1 329 889
Investissement				
Contribution de l'agglomération de Montréal	2 786		-	2 786
Subventions	157 276	a	(121 151)	36 125
	160 062		(121 151)	38 911
	1 382 757		(13 957)	1 368 800
CHARGES				
Service bus et métro	1 205 876		-	1 205 876
Service de transport adapté	61 784		-	61 784
Intérêts et frais de financement	73 622		-	73 622
	1 341 282		-	1 341 282
Excédent de l'exercice	41 475		(13 957)	27 518

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

2. MODIFICATION DE MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

Redressement de l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2012

	Soldes initialement établis	Références aux modifications de méthodes comptables	Augmentation (diminution)	Soldes redressés
ACTIFS FINANCIERS				
Encaisse	77 007		-	77 007
Placements du fonds d'amortissement	435 204		-	435 204
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir	2 786		-	2 786
Subventions à recevoir	855 789	a,b	(646 782)	209 007
Contributions régionales	53 155		-	53 155
Autres débiteurs	50 653		-	50 653
Actif au titre des avantages sociaux futurs	237 814		-	237 814
	1 712 408		(646 782)	1 065 626
PASSIFS				
Emprunts temporaires	160 851		-	160 851
Créditeurs et frais courus	194 602		-	194 602
Revenus reportés	40 334	b	40 307	80 641
Dette à long terme	1 940 216		-	1 940 216
	2 336 003		40 307	2 376 310
DETTE NETTE	(623 595)		(687 089)	(1 310 684)
ACTIFS NON FINANCIERS				
Immobilisations	2 488 498		-	2 488 498
Stocks	40 479		-	40 479
Autres actifs non financiers	287 433		-	287 433
	2 816 410		-	2 816 410
EXCÉDENT ACCUMULÉ	2 192 815		(687 089)	1 505 726

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Les principales méthodes comptables utilisées sont les suivantes :

a) Périmètre de consolidation

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

b) Méthode de comptabilité

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

c) Utilisation d'estimations

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

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

d) Conversion des devises

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

e) Constatation des revenus

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

Les contributions et subventions sont constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel elles sont autorisées et que les critères d'admissibilité sont atteints, sauf si les stipulations dont elles sont assorties créent une obligation répondant à la définition d'un passif.

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

i) Charges et actif au titre des avantages sociaux futurs

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

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

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

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

Les gains et pertes actuariels, résultant de l'écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes ou découlant des modifications des hypothèses actuarielles, sont reportés puis amortis sur la durée de service moyenne restante des employés actifs ou sur la période restante d'espérance de vie lorsqu'il n'y a plus d'employés actifs. Au 31 décembre 2013, cette durée de service moyenne restante varie de 3 à 13 ans alors que la période restante d'espérance de vie varie de 16 à 24 ans.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

j) Actifs non financiers

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

k) Immobilisations

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

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

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

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

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

l) Stocks

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

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

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

n) Obligations environnementales

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

o) Instruments financiers dérivés

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

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

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

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

p) Données budgétaires

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

4. REVENUS-CLIENTS	2013	2012
Service bus et métro	514 620	499 068
Service de transport adapté	4 064	3 509
Revenus régionaux ^(a)	62 492	61 025
	581 176	563 602

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

5. SUBVENTIONS	2013	2012
		(redressé, note 2)
Fonctionnement		
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	164 182	148 539
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun ^(b)	59 083	58 677
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées ^(c)	41 213	41 085
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	2 396	2 048
Mesures de mitigation - Échangeur Turcot ^(e)	6 915	4 651
Autres	295	4 893
	274 084	259 893
Investissement		
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun ^(b)	1 531	2 127
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	47 723	15 916
Mesures de mitigation - Échangeur Turcot ^(e)	527	17 891
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes ^(f)	-	191
	49 781	36 125
	323 865	296 018

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

5. SUBVENTIONS (SUITE)

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

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

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

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

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

Selon le programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées du gouvernement du Québec qui couvrait la période de 2009 à 2012, la Société était admissible à une subvention qui comprenait une enveloppe indexée annuellement ainsi qu'un montant alloué en fonction de la croissance des déplacements réalisés. Pour 2013, le programme a été prolongé sans tenir compte de l'indexation et la croissance des déplacements est subventionnée jusqu'à concurrence des fonds disponibles.

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

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

(e) Mesures de mitigation - Échangeur Turcot

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

(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 admissible à une subvention de 50 % du coût des acquisitions d'immobilisations. Ce programme d'aide vise à favoriser l'introduction de nouvelles technologies et à améliorer l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes. Le programme s'est terminé le 31 décembre 2012.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

6. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES	2013	2012
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	38 994	39 625
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines ^(a)	4 650	4 834
Service de transport adapté ^(b)	287	217
Reliées aux équipements et infrastructures régionaux ^(c)	1 278	1 267
Quote-part de la taxe sur les carburants ^(d)	35 511	32 774
Intégration tarifaire ^(e)	3 737	3 317
	84 457	82 034

^(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 2013, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Cependant, l'AMT rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci.

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

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

^(e) Intégration tarifaire

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

7. AUTRES REVENUS	2013	2012
Publicité	22 123	19 656
Revenus du fonds d'amortissement	15 595	14 583
Frais administratifs sur vente de cartes OPUS	4 893	4 884
Autres	8 928	12 337
	51 539	51 460

8. INTÉRÊTS ET FRAIS DE FINANCEMENT	2013	2012
Frais de financement à court terme	3 038	3 021
Intérêts sur la dette à long terme	70 392	70 601
	73 430	73 622

9. PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT	2013	2012
Encaisse	34 361	36 093
Obligations et coupons d'obligations	505 020	397 007
Intérêts à recevoir	2 695	2 104
	542 076	435 204

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

	2013		2012	
	Obligations et coupons d'obligations	Taux d'intérêt nominal pondéré	Obligations et coupons d'obligations	Taux d'intérêt nominal pondéré
2013	-	-	29 009	4,40 %
2014	104 761	2,95 %	74 431	3,87 %
2015	44 749	2,79 %	38 197	3,27 %
2016	68 438	2,86 %	54 365	2,83 %
2017	54 168	2,86 %	46 503	3,10 %
2018	46 921	3,01 %	-	-
Plus de 5 ans	185 983	4,37 %	154 502	4,40 %
	505 020	3,44 %	397 007	3,82 %

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

10. SUBVENTIONS À RECEVOIR	2013	2012
		(redressé, note 2)
Gouvernement du Québec		
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme ^(a)	105 095	77 606
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme non encore émise ^(b)	10 540	1 800
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes	2 130	1 847
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées	26 831	20 321
Programme de financement des infrastructures locales du Québec	48 708	45 486
Mesures de mitigation - Échangeur Turcot	6 358	22 542
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun	4 213	39 192
Autres	2 643	213
	206 518	209 007

^(a) Un montant de 87,6 M\$ est relatif au programme SOFIL-2 (70,4 M\$ en 2012).

^(b) Le montant est relatif au programme SOFIL-2.

Les encaissements des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, dont les modalités sont déterminées au 31 décembre 2013, s'établissent comme suit :

	2013		2012	
	Encaissements	Taux d'intérêt nominal pondéré	Encaissements	Taux d'intérêt nominal pondéré
2013	-	-	15 516	4,10 %
2014	27 840	3,84 %	8 310	3,79 %
2015	10 337	3,71 %	8 310	3,79 %
2016	10 337	3,71 %	8 310	3,79 %
2017	10 337	3,71 %	8 310	3,79 %
2018	10 337	3,71 %	-	-
1 à 5 ans	69 188	3,76 %	48 756	3,89 %
6 à 10 ans	35 907	3,57 %	28 850	3,74 %
	105 095	3,70 %	77 606	3,83 %

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

11. AUTRES DÉBITEURS	2013	2012
Revenus régionaux	4 898	7 829
Réclamations de taxes aux gouvernements	6 121	6 362
Comptes clients généraux	34 577	36 462
	45 596	50 653

Une provision pour mauvaises créances de 9,4 M\$ (12,0 M\$ en 2012) a été déduite des comptes clients généraux.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

12. ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS	2013	2012
Régimes de retraite à prestations déterminées	250 034	351 211
Autres types de régimes	(118 162)	(113 397)
	131 872	237 814

Les charges relatives aux régimes à prestations déterminées se chiffrent à 174,8 M\$ (82,2 M\$ en 2012). Voir la présente note au point f.

a) Description des régimes

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

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

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

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

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

Pour le Régime 1992 et pour le Régime CSN, l'employeur ne peut utiliser le surplus de façon unilatérale afin d'abaisser ses cotisations. En effet, une entente avec les employés est requise afin de déterminer l'utilisation des surplus. Une portion des surplus est réservée au financement des 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 2013, la provision pour moins-value s'élève à 129,5 M\$ (63,3 M\$ en 2012).

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

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

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

	2013		2012	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Valeur actuarielle des actifs des régimes (voir d)	3 478 772	-	3 305 793	-
Obligation au titre des prestations constituées (voir e)	(3 360 800)	(135 705)	(3 256 105)	(127 996)
Situation de capitalisation (déficit)	117 972	(135 705)	49 688	(127 996)
Gains actuariels non amortis	261 542	17 543	364 855	14 599
Actif (passif) au titre des prestations constituées	379 514	(118 162)	414 543	(113 397)
Provision pour moins-value	(129 480)	-	(63 332)	-
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs	250 034	(118 162)	351 211	(113 397)

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

	2013		2012	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Valeur actuarielle des actifs des régimes	1 261	-	797 523	-
Obligation au titre des prestations constituées	(12 769)	(135 705)	(811 137)	(127 996)
Déficit de capitalisation	(11 508)	(135 705)	(13 614)	(127 996)

d) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	2013		2012	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Solde au début de l'exercice	3 305 793	-	3 221 377	-
Cotisations de l'exercice	108 507	3 704	103 973	4 845
Rendement prévu des actifs des régimes	195 686	-	198 545	-
Prestations versées	(195 869)	(3 704)	(191 851)	(4 845)
Gain (perte) survenu dans l'exercice sur le rendement prévu des actifs des régimes	64 655	-	(26 251)	-
Solde à la fin de l'exercice	3 478 772	-	3 305 793	-
Juste valeur des actifs des régimes	3 689 638	-	3 258 253	-

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

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

e) Obligation au titre des prestations constituées

	2013		2012	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Solde au début de l'exercice	3 256 105	127 996	3 157 422	121 306
Coût des services rendus au cours de l'exercice	108 137	4 266	101 424	3 896
Prestations versées	(195 869)	(3 704)	(191 851)	(4 845)
Intérêts débiteurs sur l'obligation	192 543	5 774	194 323	6 042
Perte (gain) survenu dans l'exercice sur l'obligation	(116)	1 373	(5 213)	1 597
Solde à la fin de l'exercice	3 360 800	135 705	3 256 105	127 996

f) Composantes de la charge des régimes à prestations déterminées

	2013		2012	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Coût des services rendus au cours de l'exercice	108 137	4 266	101 424	3 896
Cotisations des employés	(43 330)	-	(40 213)	-
Amortissement des pertes (gains) actuariels	38 542	(1 571)	36 734	(2 225)
Charge au titre des avantages de retraite	103 349	2 695	97 945	1 671
Intérêts débiteurs sur l'obligation	192 543	5 774	194 323	6 042
Rendement prévu des actifs des régimes	(195 686)	-	(198 545)	-
Charge (revenu) d'intérêt	(3 143)	5 774	(4 222)	6 042
Variation de la provision pour moins-value	66 148	-	(19 276)	-
Charge totale	166 354	8 469	74 447	7 713

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

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

g) Principales hypothèses actuarielles (taux pondérés)

Les principales hypothèses actuarielles utilisées dans le cadre des évaluations actuarielles réalisées au cours de la période du 31 décembre 2012 au 31 décembre 2013 sont les suivantes :

	2013		2012	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Taux d'inflation à long terme	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Taux d'actualisation	5,99 %	4,50 %	5,99 %	4,50 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	6,00 %	-	6,00 %	-
Taux de croissance des salaires	2,50 %	2,96 %	2,50 %	2,96 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	-	7,97 %	-	9,14 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	-	5,50 %	-	4,96 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	2024	-	2025

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

13. EMPRUNTS TEMPORAIRES

La Société dispose d'une autorisation d'emprunts pour ses charges d'exploitation courante et celles effectuées en vertu d'un règlement d'emprunt jusqu'à concurrence de 600,0 M\$ (600,0 M\$ en 2012).

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 majoré de 2,00 %. 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 2013, la valeur nominale des émissions en papier commercial totalise 227,0 M\$ (161,0 M\$ en 2012) et le taux moyen sur ces emprunts temporaires est de 1,16 % (1,15 % en 2012).

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 0,30 %, calculé au jour le jour et payable le dernier jour de chaque mois. Le taux moyen de l'exercice est de 3,30 % (3,30 % en 2012). Au 31 décembre 2013, la marge de crédit est inutilisée et porte intérêt au taux de 3,30 % (3,30 % en 2012).

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

14. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

	2013	2012
Fournisseurs et frais courus	120 500	106 570
Salaires et charges sociales	59 858	58 776
Intérêts courus sur la dette long terme	13 680	13 391
Dépôts et retenues de garantie	2 444	2 235
Autres	12 215	13 630
	208 697	194 602

15. REVENUS REPORTÉS

	2013	2012
		(redressé, note 2)
Titres de transport	20 677	20 008
Subventions	41 989	40 307
Redevances publicitaires	11 257	17 299
Loyers	2 739	3 027
	76 662	80 641

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

16. DETTE À LONG TERME	2013	2012
Obligations, emprunts et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt fixes qui varient de 1,15 % à 5,85 % (1,25 % à 5,85 % en 2012), échéant d'avril 2014 à décembre 2032	2 127 443	1 940 216

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 de Financement Québec la portion des investissements prévus être subventionnés par le gouvernement du Québec. En 2013, un montant de 228,9 M\$ (235,2 M\$ en 2012) a été emprunté auprès de Financement Québec, ce qui porte le solde de la dette à long terme au 31 décembre 2013 à 676,8 M\$ (487,8 M\$ en 2012). Les autres emprunts sont contractés auprès de la Ville de Montréal. Au cours de l'exercice, un montant de 33,5 M\$ (126,5 M\$ en 2012) a été contracté auprès de la Ville de Montréal au nom de la Société, portant ainsi le solde de la dette à long terme au 31 décembre 2013 à 214,7 M\$ (184,0 M\$ en 2012).

La Société utilise des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt pour des emprunts totalisant 159,9 M\$ (159,9 M\$ en 2012). 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	2013				2012	
	Dollars canadiens ^(a)	À refinancer	Échéance nette	Taux d'intérêt nominal pondéré	Dollars canadiens ^(a)	Taux d'intérêt nominal pondéré
2013	-	-	-	-	75 221	4,42 %
2014	246 697	27 900	218 797	4,47 %	226 934	4,83 %
2015	79 975	7 800	72 175	3,49 %	60 153	3,99 %
2016	123 058	8 400	114 658	3,94 %	103 176	4,52 %
2017	318 808	-	318 808	4,51 %	298 856	4,78 %
2018	61 900	1 900	60 000	3,31 %	-	-
1 à 5 ans	830 438	46 000	784 438	4,23 %	764 340	4,72 %
6 à 10 ans	1 004 500	222 820	781 680	4,25 %	900 748	4,17 %
11 ans et plus	292 505	70 450	222 055	4,81 %	275 128	4,72 %
	2 127 443	339 270	1 788 173	4,32 %	1 940 216	4,42 %

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

16. DETTE À LONG TERME (SUITE)

Variation de la dette à long terme	2013	2012
Solde au début de l'exercice	1 940 216	1 684 378
Nouveaux emprunts	248 912	346 300
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(61 685)	(90 462)
Solde à la fin de l'exercice	2 127 443	1 940 216
Répartition de la dette à long terme		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	542 076	435 204
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme:		
de l'agglomération de Montréal	524 271	550 375
du gouvernement du Québec - revenus constatés et futurs découlant d'ententes	1 061 096	954 637
	1 585 367	1 505 012
	2 127 443	1 940 216

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

17. DETTE NETTE

Au 31 décembre 2013, la dette nette présentée à l'état consolidé de la situation financière s'élève à 1 597,3 M\$ (1 310,7 M\$ en 2012). N'eût été de la nouvelle norme portant sur les paiements de transfert qui stipule que les revenus provenant du programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP) qui représentent 752,9 M\$ (687,1 M\$ en 2012) doivent être constatés seulement lors de l'exercice au cours duquel le transfert est autorisé par le cédant (par le vote des crédits annuels à l'Assemblée nationale), la dette nette se serait chiffrée à 844,4 M\$ (623,6 M\$ en 2012).

18. IMMOBILISATIONS	Solde au 31-12-2012	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde au 31-12-2013
Coût				
Terrains	7 352	27 380	-	34 732
Immeubles	315 847	175 851	-	491 698
Infrastructures du métro	2 241 380	87 876	-	2 329 256
Infrastructures locales et régionales	33 356	6 373	-	39 729
Matériel roulant - voitures de métro	502 027	4 108	-	506 135
Matériel roulant - bus	923 528	46 917	-	970 445
Matériel roulant - véhicules de service	53 513	6 657	1 177	58 993
Améliorations locatives	3 017	3 160	-	6 177
Équipements de bureau et logiciels	116 415	21 341	-	137 756
Machinerie, outillage et équipements	154 653	27 282	-	181 935
	4 351 088	406 945	1 177	4 756 856
Immobilisations en cours	260 609	(11 945)	-	248 664
	4 611 697	395 000	1 177	5 005 520
Amortissement cumulé				
Immeubles	114 056	12 337	-	126 393
Infrastructures du métro	1 124 614	62 546	-	1 187 160
Infrastructures locales et régionales	19 109	1 878	-	20 987
Matériel roulant - voitures de métro	443 159	13 659	-	456 818
Matériel roulant - bus	280 276	58 550	-	338 826
Matériel roulant - véhicules de service	37 897	5 675	1 177	42 395
Améliorations locatives	159	554	-	713
Équipements de bureau et logiciels	53 173	18 323	-	71 496
Machinerie, outillage et équipements	50 756	11 982	-	62 738
	2 123 199	185 504	1 177	2 307 526
Valeur comptable nette	2 488 498			2 697 994

Des intérêts pour un montant de 18,6 M\$ (12,9 M\$ en 2012) ont été capitalisés au coût des immobilisations en cours.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

19. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS	2013	2012
Dépôts pour l'achat de voitures de métro	311 203	258 546
Perte sur contrat de change ^(a)	12 796	12 796
Frais d'émission de la dette à long terme	9 414	6 816
Autres dépôts sur l'achat d'immobilisations	2 660	6 536
Frais payés d'avance	1 572	1 392
Autres	1 200	1 347
	338 845	287 433

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

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

Variation nette des éléments hors caisse	2013	2012
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir	(21 537)	13 327
Subventions à recevoir	2 489	(38 357)
Contributions régionales à recevoir	6 784	(24 917)
Autres débiteurs	5 057	(10 218)
Actif au titre des avantages sociaux futurs	105 942	13 555
Créditeurs et frais courus	14 095	19 328
Revenus reportés	(3 979)	55 378
Contribution spéciale à l'agglomération de Montréal à payer	-	(15 000)
Stocks	(1 911)	504
Autres actifs non financiers (excluant les dépôts pour l'achat de voitures de métro, les frais d'émission de la dette à long terme et les autres dépôts sur l'achat d'immobilisations)	(33)	1 044
	106 907	14 644

Autres renseignements	2013	2012
Intérêts payés sur les emprunts temporaires non attribués aux immobilisations en cours	3 038	3 021
Intérêts payés sur la dette à long terme (incluant les intérêts capitalisés)	86 915	82 757

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(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 2013, 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 à recevoir, des autres débiteurs, des emprunts temporaires ainsi que des créditeurs et frais courus se rapprochent de leur valeur comptable en raison de l'échéance prochaine de ces instruments financiers.

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

	2013		2012	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
Placements du fonds d'amortissement (note 9)	545 126	542 076	446 068	435 204
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme (note 10)	109 421	105 095	83 365	77 606
Dette à long terme (note 16)	2 220 379	2 127 443	2 096 203	1 940 216

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 2013, la juste valeur des passifs financiers associés aux swaps de devises et de taux d'intérêt se chiffre à 26,7 M\$ (51,6 M\$ en 2012) et est comprise dans les montants de la dette à long terme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

22. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme

La Société s'est engagée à verser une somme de 96,2 M\$ en vertu de baux immobiliers à long terme échéant du 31 mars 2014 au 31 décembre 2033. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 12,4 M\$ pour 2014, 11,3 M\$ pour 2015, 10,5 M\$ pour 2016, 9,9 M\$ pour 2017, 9,1 M\$ pour 2018 et 43,0 M\$ pour les années 2019 à 2033.

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

Afin d'améliorer la qualité de son service à la clientèle et l'efficacité de la livraison du service de son réseau de bus, la Société a adjugé un contrat à une firme spécialisée afin d'implanter un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) et afin de remplacer son système de radiocommunication. Le contrat prend fin en 2021.

Le solde résiduel de ce contrat au 31 décembre 2013 est de 71,4 M\$. Relativement à ce contrat, la Société prévoit verser 19,3 M\$ en 2014, 24,2 M\$ en 2015, 9,0 M\$ en 2016, 11,5 M\$ en 2017 et 1,8 M\$ en 2018. Les versements subséquents pour les années 2019 à 2021 sont de 5,6 M\$.

c) Contrat d'acquisition de bus hybrides diesels-électriques

La Société a octroyé un contrat d'acquisition de bus hybrides diesels-électriques à plancher surbaissé qui s'échelonne de 2013 à 2016, dans le cadre d'un processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec. Le nombre maximum attribuable à la Société est de 203 bus d'ici 2016 pour une valeur de 138,4 M\$.

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

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

Afin d'opérer sous sa gouverne un bureau de projets responsable de la réalisation du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro, la Société a octroyé un contrat en 2011 à une firme d'ingénieurs. Au 31 décembre 2013, le solde résiduel de ce contrat est de 35,7 M\$. Les versements prévus sont de 12,7 M\$ en 2014, 10,5 M\$ en 2015, 8,5 M\$ en 2016 et 4,0 M\$ en 2017.

e) Commande centralisée du métro

La Société a octroyé en 2012 un contrat à une firme d'ingénieurs pour la fourniture de services de support technique, la prise en charge en exploitation de la commande centralisée de la Société et le transfert de compétences, de connaissances, d'habiletés et du savoir-faire de la firme d'ingénieurs jusqu'en 2017. Ce contrat a un solde résiduel au 31 décembre 2013 de 39,1 M\$. De ce montant, la Société prévoit verser 12,8 M\$ en 2014, 9,6 M\$ en 2015, 10,2 M\$ en 2016 et 6,5 M\$ en 2017.

f) Construction du centre de transport Stinson

En 2012, la Société a octroyé un contrat pour la construction et l'aménagement du centre de transport Stinson. Le solde résiduel de ce contrat est de 2,8 M\$ au 31 décembre 2013, solde qui sera entièrement versé en 2014. Le centre de transport est opérationnel depuis le 6 janvier 2014.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

22. ENGAGEMENTS (SUITE)

g) Contrat d'approvisionnement en carburant et swap de marchandises

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 également négocié des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières pour la période de janvier 2014 à décembre 2016.

En fonction de ces deux types de contrats, au 31 décembre 2013, la Société prévoit l'achat de 85,5 millions de litres, soit 14,3 millions de litres à 0,5765\$/litre, 26,2 millions de litres à 0,5749\$/litre et 45,0 millions de litres à 0,7919\$/litre, ce qui représente une somme totale de 58,9 M\$.

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

Au cours de l'exercice 2010, la Société a octroyé un contrat d'acquisition de voitures de métro à un consortium. En vertu de ce contrat, la Société s'est engagée à acquérir 468 voitures de métro sur pneumatiques pour une valeur de 1 811,6 M\$. Le contrat d'achat prévoit une clause d'ajustement au prix des voitures de métro en fonction de la variation des différents indices dont les principaux sont l'indice des prix à la consommation et l'indice des prix des produits industrialisés.

L'engagement découlant de ce contrat a été révisé à la baisse de 3,7 M\$ suite à la décision de la Société d'exercer une seule des options qui avaient été initialement prévues au contrat en 2012 et également pour tenir compte de la nouvelle ristourne de 62,8 % sur la TVQ applicable à compter du 1^{er} janvier 2014 (84,5 M\$). À ce montant, il faut déduire les avances contractuelles versées entre 2010 et 2013 (311,2 M\$) ainsi que les intérêts reliés aux lettres de crédit (3,5 M\$), ce qui porte le solde résiduel du contrat au 31 décembre 2013 à 1 408,7 M\$.

Les sommes relatives aux livraisons à venir s'échelonnent comme suit : 102,4 M\$ en 2014, 324,7 M\$ en 2015, 351,9 M\$ en 2016, 320,6 M\$ en 2017, 210,9 M\$ en 2018 et 98,2 M\$ pour les années 2019 à 2020.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

23. ÉVENTUALITÉS

a) Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés par les parties demandresses s'établit à 36,4 M\$ (36,2 M\$ en 2012). Ces réclamations sont constituées entre autres de deux recours collectifs totalisant 30,5 M\$ résultant de la grève de 2007. Quant au solde des réclamations de 5,9 M\$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques en matière contractuelle et extracontractuelle. Au 31 décembre 2013, la Société a provisionné un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

b) Obligations environnementales

La Société, à titre de propriétaire de terrains contaminés, pourrait être tenue de poser certains gestes pour se conformer à la *Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains* (2002, chapitre 11). Il pourrait s'agir de caractériser et, si requis, de réhabiliter des terrains. La Société ne peut présentement établir en totalité le coût des mesures à apporter. Elle a élaboré un plan d'intervention qui comprend des études de caractérisation, des suivis de la qualité des eaux souterraines et des travaux de réhabilitation afin de se conformer à la loi. Au 31 décembre 2013, la Société a provisionné un montant jugé suffisant.

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

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

L'échéance de l'entente de rétrocession du 21 décembre 2007 a été reportée de nouveau au 30 juin 2014.

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 correspondants au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval. La Société assumera en totalité la dette à long terme restante mais recevra en contrepartie des paiements de transfert pour couvrir les versements sur le service de dette en fonction du vote des crédits annuels à l'Assemblée nationale.

Ce transfert aurait pour effet d'augmenter les actifs de la Société d'un montant d'environ 580,3 M\$ excluant les taxes, à titre d'immobilisations, ainsi que d'augmenter le passif de 456,4 M\$ à titre de dette à long terme et 123,9 M\$ à titre de revenus d'investissement découlant du transfert des actifs relatifs au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval.

24. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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

25. OPINION DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

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

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

	2013	2012
		(redressé, note 2)
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	-	4 062
Excédent de fonctionnement affecté	999	999
Fonds de roulement	6 052	5 576
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés	1 251	1 251
Financement des investissements en cours	132 306	211 195
Dépenses constatées à pourvoir	123 530	221 521
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	1 217 752	1 061 122
	1 481 890	1 505 726

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

Variation des postes de l'excédent accumulé

Excédent de fonctionnement non affecté

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

	2013	2012
Solde au début de l'exercice	4 062	5 721
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	4 062
Affectation aux activités de fonctionnement	(4 062)	(5 721)
Solde à la fin de l'exercice	-	4 062

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.

	2013	2012
Solde au début et à la fin de l'exercice	999	999

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

Fonds de roulement

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

	2013	2012
Solde au début de l'exercice	5 576	4 592
Contribution des activités de fonctionnement	476	984
Solde à la fin de l'exercice	6 052	5 576

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.

	2013	2012
Solde au début et à la fin de l'exercice	1 251	1 251

Financement des investissements en cours

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

	2013	2012
Solde au début de l'exercice	211 195	79 083
(Déficit) excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(78 889)	132 112
Solde à la fin de l'exercice	132 306	211 195

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

Dépenses constatées à pourvoir

Les dépenses constatées à pourvoir résultent des éléments suivants :

- Passifs salariaux :
Application des mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1er janvier 2000 (vacances amorties sur une période maximale de 20 ans).
- Avantages sociaux futurs :
Application des mesures d'allègements liées aux avantages sociaux futurs (amortissement sur une période estimative s'échelonnant jusqu'en 2019).
- Mesure d'appariement fiscal pour revenus de transfert :
Application de la mesure d'appariement fiscal pour équilibrer l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales en ce qui a trait aux subventions relatives au paiement en capital et aux intérêts courus après le 31 mars relativement aux dettes à long terme, suite à l'application du chapitre SP 3410 - *Paiements de transfert* au 1er janvier 2012.

	2013	2012
Solde au début de l'exercice		
Passifs salariaux	-	(6 164)
Avantages sociaux futurs	219 763	241 618
Mesure d'appariement fiscal pour revenus de transfert	1 758	3 541
	221 521	238 995
Variation de l'exercice		
Passifs salariaux	-	6 164
Avantages sociaux futurs	(108 778)	(21 855)
Mesure d'appariement fiscal pour revenus de transfert	10 787	(1 783)
	(97 991)	(17 474)
Solde à la fin de l'exercice		
Avantages sociaux futurs	110 985	219 763
Mesure d'appariement fiscal pour revenus de transfert	12 545	1 758
	123 530	221 521

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

Investissement net dans les immobilisations et autres actifs

L'investissement net dans les immobilisations et autres actifs est composé du fonds d'amortissement, qui comprend des sommes accumulées pour le remboursement de la dette à long terme et des revenus d'intérêts procurés par ces sommes, de la valeur comptable nette des immobilisations réduite de la dette liée à ces immobilisations et des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme.

	2013	2012
Solde au début de l'exercice	1 061 122	1 147 567
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	395 000	244 292
Financement	(213 444)	(309 015)
	181 556	(64 723)
Activités de fonctionnement		
Immobilisations	(185 504)	(172 762)
Financement	53 706	82 211
Contribution au fonds d'amortissement, incluant les revenus de 15,6 M\$ (14,6 M\$ en 2012)	106 872	105 959
Remboursement de la dette à long terme à même le fonds d'amortissement	-	(37 130)
	(24 926)	(21 722)
Solde à la fin de l'exercice	1 217 752	1 061 122
Composition		
Éléments d'actif		
Fonds d'amortissement	542 076	435 204
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme	105 095	77 606
Immobilisations	2 697 994	2 488 498
	3 345 165	3 001 308
Éléments de passif		
Dette à long terme	(2 127 443)	(1 940 216)
Activités de fonctionnement à financer	30	30
	(2 127 413)	(1 940 186)
	1 217 752	1 061 122

TABLEAU 2 - ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME CONSOLIDÉ

Au 31 décembre 2013

(en milliers de dollars)

	2013	2012
		(redressé, note 2)
Dette à long terme		
Obligations, emprunts et emprunts bancaires	2 127 443	1 940 216
Ajouter		
Ajustements des activités d'investissement à financer ^(a)	190 561	188 183
Activités de fonctionnement à financer	(30)	(30)
Déduire		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	(542 076)	(435 204)
Financement non utilisé	(132 306)	(211 195)
Revenus constatés et futurs découlant des ententes conclues avec le gouvernement du Québec ^(a)	(1 061 096)	(954 637)
Endettement total net à long terme	582 496	527 333

^(a) Les revenus futurs découlant des ententes conclues avec le gouvernement du Québec sont pris en compte dans le calcul de l'endettement total net à long terme. Ce résultat contribue ainsi à représenter l'endettement à la charge de la Société uniquement compte tenu de la participation de ses partenaires.

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

**INFORMATIONS
STATISTIQUES SUR 5 ANS
(NON AUDITÉES)**

INFORMATIONS STATISTIQUES SUR 5 ANS (NON AUDITÉES)

(en milliers de dollars)

RÉSULTATS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉS

	Budget	2013	2012	2011	2010	2009
			(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
REVENUS						
Revenus-clients	590 988	581 176	563 602	533 249	487 670	463 187
Contribution de l'agglomération de Montréal	387 900	387 900	372 900	387 900	359 400	332 000
Subventions	176 363	274 084	259 893	134 385	113 236	94 760
Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	100 791	84 457	82 034	70 746	71 133	58 617
Excédent reporté	5 000	4 062	5 721	2 996	-	3 821
Autres revenus	36 356	25 122	37 106	33 439	31 120	28 809
	1 297 398	1 356 801	1 321 256	1 162 715	1 062 559	981 194
CHARGES						
Rémunération	823 203	836 510	795 731	745 351	707 171	660 325
Énergie, taxes et permis	121 658	120 404	119 653	118 905	95 829	93 980
Services professionnels	96 554	101 436	103 119	85 896	66 487	67 742
Matériel et fournitures	61 051	60 297	57 213	56 266	52 143	48 740
Location	12 246	13 639	9 914	10 737	9 309	8 302
Intérêts et frais de financement	149 605	218 418	210 077	110 724	112 489	103 538
Dépenses diverses	33 081	21 629	21 487	14 115	16 135	17 510
	1 297 398	1 372 333	1 317 194	1 141 994	1 059 563	1 000 137
(Déficit) excédent de fonctionnement à des fins fiscales avant contribution additionnelle de (spéciale à) l'agglomération de Montréal	-	(15 532)	4 062	20 721	2 996	(18 943)
Contribution additionnelle de (spéciale à) l'agglomération de Montréal	-	15 532	-	(15 000)	-	18 943
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	4 062	5 721	2 996	-

INFORMATIONS STATISTIQUES SUR 5 ANS (NON AUDITÉES)

(en milliers de dollars)

SOMMAIRE DES REVENUS ET CHARGES CONSOLIDÉS

	Budget	2013	2012	2011	2010	2009
			(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
REVENUS PAR NATURE CONSOLIDÉS						
FONCTIONNEMENT						
REVENUS-CLIENTS						
Service bus et métro						
Ordinaire						
1, 2, 6 et 10 passages	160 931	159 100	157 644	158 304	148 850	138 496
CAM	203 016	205 877	197 108	185 752	173 912	171 278
CAM hebdo	31 206	28 854	30 518	31 941	30 009	27 960
	395 153	393 831	385 270	375 997	352 771	337 734
Réduit						
1, 2, 6 et 10 passages	16 476	15 942	16 050	15 696	13 911	13 728
CAM	74 319	75 748	71 904	68 070	61 700	58 637
CAM hebdo	1 914	1 711	1 860	1 773	1 549	1 718
	92 709	93 401	89 814	85 539	77 160	74 083
Titres journaliers et spéciaux	33 138	27 388	23 984	15 511	8 227	2 463
	521 000	514 620	499 068	477 047	438 158	414 280
Service de transport adapté	4 107	4 064	3 509	3 113	2 819	2 686
Revenus régionaux	65 881	62 492	61 025	53 089	46 693	46 221
	590 988	581 176	563 602	533 249	487 670	463 187
CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL						
Contribution de base	387 900	387 900	372 900	387 900	359 400	332 000
Contribution additionnelle (spéciale)	-	15 532	-	(15 000)	-	18 943
	387 900	403 432	372 900	372 900	359 400	350 943
SUBVENTIONS						
Gouvernement du Québec	176 363	274 084	259 893	123 575	113 236	94 760
CONTRIBUTIONS RÉGIONALES ET DES MUNICIPALITÉS HORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL						
Contributions régionales	100 791	84 457	82 034	62 425	64 024	53 224
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	-	-	-	8 321	7 109	5 393
	100 791	84 457	82 034	70 746	71 133	58 617
AUTRES REVENUS	55 614	51 539	51 460	48 714	38 789	34 769
Solde à reporter	1 311 656	1 394 688	1 329 889	1 149 184	1 070 228	1 002 276

INFORMATIONS STATISTIQUES SUR 5 ANS (NON AUDITÉES)

(en milliers de dollars)

SOMMAIRE DES REVENUS ET CHARGES CONSOLIDÉS (SUITE)

	Budget	2013	2012	2011	2010	2009
			(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Solde reporté	1 311 656	1 394 688	1 329 889	1 149 184	1 070 228	1 002 276
INVESTISSEMENT						
CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	18 181	8 791	2 786	16 113	41 117	8 483
SUBVENTIONS						
Gouvernement du Canada	34 708	-	-	-	(217)	6 589
Gouvernement du Québec	460 094	49 781	36 125	227 270	336 441	215 285
	494 802	49 781	36 125	227 270	336 224	221 874
	1 824 639	1 453 260	1 368 800	1 392 567	1 447 569	1 232 633
CHARGES PAR OBJET CONSOLIDÉES						
Rémunération et charges sociales	824 589	939 925	811 512	813 619	389 989	562 188
Biens et services	282 804	279 019	281 671	257 018	230 692	226 457
Intérêts et frais de financement	109 246	73 430	73 622	64 056	65 030	61 058
Amortissement des immobilisations	187 844	185 504	172 757	159 873	158 852	119 650
Autres	-	(782)	1 720	255	725	734
	1 404 483	1 477 096	1 341 282	1 294 821	845 288	970 087
(Déficit) excédent de l'exercice	420 156	(23 836)	27 518	97 746	602 281	262 546

EXCÉDENT ACCUMULÉ CONSOLIDÉ

	Budget	2013	2012	2011	2010	2009
			(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Actifs financiers		1 042 149	1 065 626	1 570 017	1 583 967	976 611
Passifs		2 639 488	2 376 310	2 072 768	1 917 986	1 535 424
Dette nette		(1 597 339)	(1 310 684)	(502 751)	(334 019)	(558 813)
Actifs non financiers		3 079 229	2 816 410	2 654 091	2 387 613	2 010 126
		1 481 890	1 505 726	2 151 340	2 053 594	1 451 313

INFORMATIONS STATISTIQUES SUR 5 ANS (NON AUDITÉES)

(en milliers de dollars)

CHARGES PAR FONCTION CONSOLIDÉES

	Budget	2013	2012	2011	2010	2009
			(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Exploitation des réseaux						
Réseau des bus	485 939	479 991	461 145	429 357	407 441	390 503
Réseau du métro	282 613	279 164	265 381	257 879	236 147	232 758
Transport adapté	68 793	65 275	61 784	57 465	53 423	48 475
Services techniques	81 912	81 426	83 154	69 641	60 488	54 202
	919 257	905 856	871 464	814 342	757 499	725 938
Services administratifs						
Finances et contrôle	25 090	24 011	25 399	24 072	20 959	22 330
Planification, marketing et communications	35 908	34 040	35 589	32 485	26 490	22 440
Ressources humaines et services partagés	74 049	72 050	69 862	64 954	59 383	53 374
Services corporatifs	22 230	16 369	18 707	16 118	13 104	10 939
	157 277	146 470	149 557	137 629	119 936	109 083
Projets spéciaux et autres dépenses	24 580	57 058	52 027	49 764	57 350	50 777
Affectation - dépenses constatées à pourvoir (avantages sociaux futurs)	6 279	108 778	21 855	69 157	(313 379)	(96 419)
Frais de financement	109 246	73 430	73 622	64 056	65 030	61 058
Amortissement des immobilisations	187 844	185 504	172 757	159 873	158 852	119 650
	1 404 483	1 477 096	1 341 282	1 294 821	845 288	970 087

INFORMATIONS STATISTIQUES SUR 5 ANS (NON AUDITÉES)

(en milliers de dollars)

FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

	Budget	2013	2012	2011	2010	2009
			(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Acquisitions d'immobilisations	(680 907)	(395 000)	(244 292)	(360 286)	(435 737)	(368 173)
Gouvernement du Canada	34 708	-	-	-	(217)	6 589
Gouvernement du Québec	460 094	49 781	36 125	227 270	336 441	215 285
Contribution de l'agglomération de Montréal	18 181	8 791	2 786	16 113	41 117	8 483
Société de transport de Montréal	167 924	257 539	337 493	81 571	83 631	156 049
	680 907	316 111	376 404	324 954	460 972	386 406
(Déficit) excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(78 889)	132 112	(35 332)	25 235	18 233

ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME CONSOLIDÉ

	2013	2012	2011	2010	2009
		(redressé, note 2)	(non redressé)	(non redressé)	(non redressé)
Dette à long terme	2 127 443	1 940 216	1 684 378	1 374 456	1 181 848
Ajouter					
Activités d'investissement à financer	132 306	211 195	29 010	(6 392)	18 843
Ajustement des activités d'investissement à financer	190 561	188 183	-	-	-
Activités de fonctionnement à financer	(30)	(30)	(30)	(30)	8 971
Dette en cours de refinancement	-	-	-	-	11 010
Déduire					
Montants accumulés au fonds d'amortissement	(542 076)	(435 204)	(366 375)	(261 054)	(169 177)
Revenus constatés et futurs découlant des ententes conclues avec le gouvernement du Québec	(1 061 096)	(954 637)	(833 338)	(628 976)	(558 353)
	582 496	527 333	513 645	478 004	482 132



Publié par la Société de transport de Montréal

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

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

Dépôt légal
Bibliothèque nationale
1er trimestre

stm.info

Vous pouvez également consulter
le *Budget 2013* et le *Programme triennal d'immobilisations 2013-2014-2015*,
le *Rapport d'activités 2013* ainsi que
le *Rapport de développement durable 2013*
sur notre site Internet.

