

Publié par la Société
de transport de Montréal

800, rue de La Gauchetière Ouest, bureau 9860
Montréal (Québec) H5A 1J6

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2017

stm.info

DES ACTIONS CONCRÈTES

AU SERVICE DE NOS CLIENTS

RAPPORT ANNUEL 2016

MOUVEMENT COLLECTIF  **stm**



Bilan d'activités

Table des matières

5 Mot des dirigeants

6 Expérience client

8 L'année en chiffres

11 Réseau de bus et Transport adapté

- 11 Indicateurs de performance
- 12 Bus hybrides climatisés
- 13 Projet pilote Embarquement toutes portes
- 14 iBUS
- 14 Projet de démonstration Cité mobilité
- 15 Mesures préférentielles pour bus
- 15 Remplacement des abribus
- 16 Transport adapté

19 Réseau du métro

- 19 Indicateurs de performance
- 20 AZUR
- 21 Travaux
- 22 Investissements majeurs
- 23 Construction du garage Côte-Vertu
- 23 Le métro ouvert toute la nuit
- 23 Implantation de la nouvelle signalétique
- 24 50 ans du métro 1966-2016
- 24 Réseau mobile dans le métro
- 25 Évolution du rôle du changeur
- 25 Achat de titres sur téléphone intelligent
- 25 Œuvres d'art dans le métro

27 Travailler en partenariat

- 28 Mesures d'atténuation des grands chantiers routiers
- 29 Pour les clients, s'abonner c'est payant
- 29 Projet pilote BIXI
- 29 Transgesco s.e.c.

31 Plan stratégique organisationnel 2025

32 Développement durable



Philippe Schnobb

Président du conseil d'administration

Luc Tremblay, CPA, CA

Directeur général

Mot des dirigeants

L'année 2016 aura été marquée par de nombreuses actions concrètes au service de nos clients. L'engagement découlant du virage stratégique amorcé en 2015 porte maintenant fruit : les clients observent une amélioration de leur expérience dans notre réseau et évaluent leur satisfaction générale à 88 %. Il s'agit d'une hausse de 3 points comparativement à l'an passé, et ce, malgré les interruptions de service métro de novembre.

Les nouvelles voitures AZUR ont été mises en service clientèle. À la fin de l'année 2016, la STM avait reçu 12 de ces trains modernes et plus spacieux. L'accessibilité du réseau n'est pas en reste alors que la STM a procédé à la mise en service d'ascenseurs aux stations Snowdon et Rosemont. Elle a de plus annoncé un investissement important de 213 M\$ pour rendre 14 autres stations de métro universellement accessibles d'ici 2022, grâce à l'ajout d'ascenseurs. À ce stade, le réseau du métro comptera 31 stations universellement accessibles.

Dans le réseau de bus, l'implantation du projet iBUS s'est poursuivie et les clients ont pu commencer à apprécier l'arrivée des afficheurs dans les bus ainsi que l'annonce sonore du prochain arrêt. Prochaine grande étape : le temps réel sur les différentes plateformes de la STM et les appareils mobiles intelligents. L'année a également été marquée par le projet pilote d'embarquement par toutes les portes avec des résultats très satisfaisants selon nos sondages clientèle. De plus, la STM a reçu ses premiers bus hybrides climatisés, une nouveauté qui améliorera l'expérience de déplacement lors de la saison estivale.

En 2016, la STM a également posé des gestes concrets, avec l'appui de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, afin d'améliorer l'expérience client dans le Grand Sud-Ouest, qui est particulièrement touché par les chantiers Bonaventure, Turcot et Champlain. La STM a ainsi ajouté 130 passages sur 13 lignes de bus en plus d'ajouter un train sur la ligne verte en période de pointe. Ces actions ont contribué à augmenter les déplacements de 5 % aux stations de la portion ouest de la ligne verte et de 3 % sur les lignes de bus ciblées par les mesures.

L'année aura aussi été marquée par une accélération de la cadence d'investissements dans le maintien des actifs. En injectant 559 M\$, un montant record, la STM a été en mesure de faire passer son déficit de maintien des actifs de 4,1 G\$ à 3,9 G\$. Des actifs fiables et en bon état sont la condition de base d'un service de qualité. La STM poursuivra en ce sens en investissant plus de 8 G\$ d'ici 2026 dans ses infrastructures.

De plus, les travaux du comité de transition de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) se sont poursuivis afin de préparer la mise en place de la nouvelle gouvernance des transports prévue pour l'été 2017.

Enfin, nous sommes fiers du travail qui a été accompli et de nos employés qui sont soucieux d'offrir des services de qualité. C'est grâce à leur professionnalisme et au soutien indéfectible de la Ville de Montréal et des gouvernements que nous parviendrons à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

Expérience client

Afin de maintenir un niveau élevé de qualité de service et d'offrir la meilleure expérience possible à nos clients, nous prenons une mesure de satisfaction de clientèle à 360 degrés par le truchement de différentes mesures : le sondage de satisfaction, l'évaluation de normes de qualité de service ainsi que l'analyse des plaintes.

Et pour bien comprendre de quelle manière nous pouvons améliorer concrètement l'expérience liée aux déplacements dans notre réseau, nous avons amorcé une analyse exhaustive du parcours de nos clients. Comme première étape, nous avons identifié les moments de vérité ainsi que les irritants qui jalonnent leur parcours pour établir les assises de l'expérience client. Dans les prochains mois, des projets pilotes découleront de cette grande démarche et seront testés à petite échelle en mode exploratoire. La mesure des retombées permettra de confirmer ou infirmer la contribution à l'amélioration de l'expérience client, le cas échéant, un déploiement sera ensuite évalué avant une éventuelle implantation.

Sondage satisfaction clientèle

SATISFACTION GLOBALE

88 %  **3** PAR RAPPORT À 2015

Depuis plusieurs années, nous prenons la mesure de la satisfaction de nos clients de façon continue.

La satisfaction des services métro a gagné six points au courant de la dernière année, passant de 79 % à 85 % durant cette période. Ces gains sont principalement liés à l'information fournie durant le déplacement, à la fiabilité du service et à la rapidité d'information lors des pannes.

Les services bus connaissent, quant à eux, une satisfaction stable à 76 %. La sécurité et la courtoisie des chauffeurs sont les points forts des services de surface.

Finalement, le Transport adapté affiche d'excellents résultats. Avec une note de 93 %, le niveau de satisfaction globale est très élevé et constant depuis 2010. De plus, bien que le client souhaite que l'on améliore le temps d'attente, le taux de satisfaction globale de l'ensemble des centres d'appels se situe à 91 %.

Programme de qualité de service

Afin de s'assurer d'atteindre notre objectif de 90 % pour chacune des deux normes, nous mesurons plusieurs aspects du service de manière objective grâce à des clients mystères. Tout au long de l'année, des évaluations sont effectuées sur les réseaux de bus et métro, ainsi que dans les centres de services à la clientèle et les centres d'appels, afin de vérifier la qualité de l'accueil et de l'information. Ces indicateurs, ainsi que les indicateurs de performance opérationnelle, sont publiés deux fois par années par souci de transparence.

ACCUEIL

94 %

INFORMATION

95 %

Plaintes


TOTAL DES PLAINTES

	2016	2015
Employés	9 094	8 637
Service livré	14 796	15 287
Équipements	3 106	2 941
Information à la clientèle	1 096	1 228
Autres	3 195	2 622
Transport adapté	3 403	5 133
Total	34 690	35 848

Le réseau de bus affiche un nombre de plaintes comparable à celui de l'an passé. La majorité des plaintes concernent les véhicules manquants, soit le fait qu'un bus ne passe pas à l'arrêt, même si cette catégorie a connu une baisse de 26 % en 2016.

Le secteur métro a enregistré une hausse de ses plaintes, notamment en lien avec les interruptions de service de novembre, période durant laquelle une série d'événements non reliés se sont produits.

Le Transport adapté fait bonne figure avec une baisse générale du nombre de ses plaintes.

Le niveau des plaintes en 2016 est à la baisse par rapport à 2015, alors que le nombre de déplacements a augmenté. 

Réseaux sociaux

Tous les jours, nous échangeons avec nos clients sur les médias sociaux, que ce soit à propos de l'actualité entourant la STM, de faits divers liés au transport collectif ou encore pour accompagner les clients durant les perturbations de service.



63 595

Abonnés (+23,7 %)

570

Publications



5 000

Abonnés (+330 %)

325

Publications



Nouvelles

90 000

Abonnés (+ 64 %)

520

Tweets



Lignes de métro

282 100

Abonnés (+ 55 %)

3 711

Tweets

L'année en chiffres



RÉSEAU DU MÉTRO

Nombre de voitures

AZUR | MR-73 | MR-63
108 | 423 | 297
 (12 TRAINS)

4 lignes de métro

STATIONS | KILOMÈTRES
68 | 71



RÉSEAU DE BUS

Nombre de bus

1771 | Nombre de lignes **220**
 HYBRIDES | ARTICULÉS | DONT 209 ACCESSIBLES
59 | 257



RÉSEAU DU TRANSPORT ADAPTÉ

Nombre de déplacements

3,81 M

Nombre de clients

30 329



DÉFICIT DU MAINTIEN DES ACTIFS

3,9 G\$
 RÉDUCTION DE 200 M\$



BUDGET ANNUEL

1,4 G\$



VALEUR DE REMPLACEMENT DES ACTIFS

26 G\$



SOMME DES INVESTISSEMENTS

559 M\$
 UN RECORD !



COTES DE CRÉDIT

Dettes à long terme

STANDARD & POOR'S

AA-

MOODY'S

Aa2

Emprunt à court terme

STANDARD & POOR'S

A-1+

MOODY'S

P-1



Employés permanents

9 298

ET 353 TEMPORAIRES

Femmes

24,3 %

Employés ayant un contact direct avec les clients

75 %

Employés issus des minorités ethniques et visibles

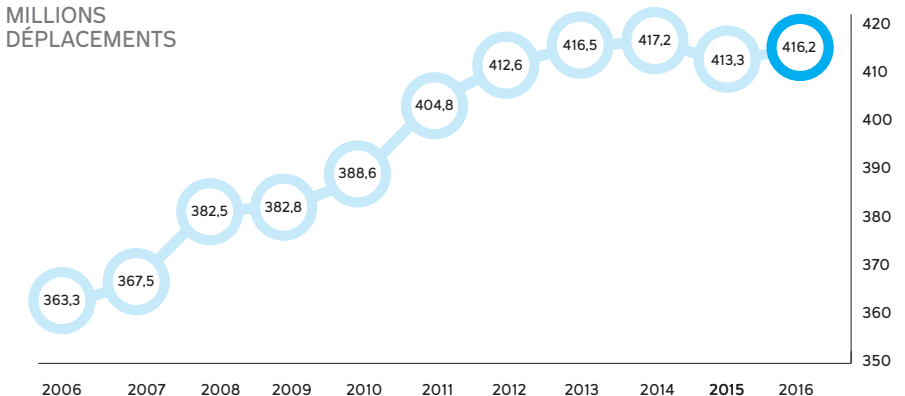
27 %



L'ACHALANDAGE EN 2016

En 2016, les clients ont réalisé 416,2 millions de déplacements, soit une croissance de 0,7 % par rapport à 2015. Cette augmentation s'explique en partie par l'amélioration du contexte économique sur l'île de Montréal, notamment en raison du taux de chômage qui a considérablement chuté au cours de l'automne, favorisant le marché de l'emploi. De plus, l'excellente saison touristique a également contribué à ce bon résultat.

EN MILLIONS DE DÉPLACEMENTS





Réseau de bus et Transport adapté



Cette année, nous avons livré le service promis aux clients, et ce, en poursuivant des projets de réfection dans nos centres de transport, tout en travaillant dans un contexte de chantiers routiers. La mise en place d'actions concrètes a eu un effet sur le service livré et les clients en sont ressortis gagnants. Pensons au projet pilote d'embarquement par toutes les portes, à l'ajout de service sur des lignes particulièrement touchées par les chantiers routiers, à l'affichage du prochain arrêt dans les bus avec iBUS, à la climatisation à bord des nouveaux bus hybrides. Enfin, l'arrivée de cinq camions de service, qui dépannent les bus sur la route évitant ainsi un retour au garage, a également eu un impact sur la qualité du service.

Du côté des ressources humaines, nos efforts ont également été porteurs. L'embauche de 376 chauffeurs et une réorganisation des effectifs de gestion sur le terrain sont autant de facteurs qui ont des effets directs sur l'expérience client.

LIGNES LES PLUS ACHALANDÉES (PAR JOUR MOYEN DE SEMAINE)

Lignes	2016	2015
1 121 – Sauvé/Côte-Vertu	30 806	30 895
2 141 – Jean-Talon Est	29 920	29 383
3 139 – Pie-IX	28 308	28 500
4 51 – Boulevard Édouard-Montpetit	27 512	26 946
5 165 – Côte-des-Neiges	26 313	25 981



TAUX DE SERVICE LIVRÉ

99,4 %

RÉSULTAT 2015 : 99,1 %



OFFRE DE SERVICE (HEURES PRODUCTIVES)

3,73 M

RÉSULTAT 2015 : 3,68 M



TAUX DE BUS IMMOBILISÉS POUR ENTRETIEN

19,3 %

RÉSULTAT 2015 : 21,6 %



PONCTUALITÉ DES BUS

81,5 %

RÉSULTAT 2015 : 82,3 %

Réseau de bus et Transport adapté

Bus hybrides climatisés

DES BUS AUX GRANDES QUALITÉS

En 2016, parmi les investissements mis de l'avant pour améliorer le service, notons le début de l'intégration de nouveaux bus avec l'acquisition de 51 hybrides biodiesel-électriques électriques dont 44 climatisés.

Ces bus hybrides comportent de nombreux attraits, tels que l'économie de carburant, la réduction de CO₂ allant jusqu'à 30 %, un éclairage à DEL, un confort accru grâce à une conduite plus douce et plus silencieuse et une meilleure visibilité vers l'extérieur pour ceux ayant des fenêtres dites «affleurantes», qui sont plus grandes que sur les véhicules précédents.

Par-dessus tout, c'est la climatisation programmée à 23 °C sur la grande majorité des bus hybrides qui marque un changement notable sur l'expérience client en période estivale.

L'ÉVOLUTION DU PARC DE BUS

Intégration des nouveaux bus hybrides



L'arrivée des bus hybrides permet d'offrir la climatisation, une nouvelle caractéristique qui sera appréciée lors des déplacements en été.



Projet pilote Embarquement toutes portes

RECETTE INTERNATIONALE, SUCCÈS LOCAL

Comment améliorer le service sur une ligne de bus à fréquence déjà élevée et à grand achalandage? C'est ce que nous tentons de valider avec ce projet pilote. D'abord lancé sur la ligne 121 Sauvé/Côte-Vertu en mars, il a été étendu en septembre aux lignes 139 Pie-IX et 439 Express Pie-IX.

Cette procédure d'embarquement est fréquemment utilisée en Europe et également ailleurs au Canada, notamment à Ottawa.

À notre tour d'autoriser l'embarquement par les portes arrière sous certaines conditions :

- Sur des lignes à grand achalandage afin de pouvoir sentir une différence sur le service. Le projet est implanté sur les lignes de bus 121 et 139, deux de nos lignes les plus achalandées, et sur la 439.
- Instaurer un horaire en fonction des périodes d'achalandage. Les clients peuvent donc entrer par l'arrière de 5 h 30 à 19 h.
- S'adresser à des clients réguliers. Puisque les bus ne possèdent pas d'équipement de validation à l'arrière, seuls les clients détenteurs d'un titre hebdo ou mensuel (incluant les abonnements annuels et le titre 4 mois) sont autorisés à entrer par toutes les portes.

Depuis la mise en place du projet pilote en mars 2016, nous remarquons une influence positive sur plusieurs aspects des déplacements sur les lignes tests, voici quelques faits saillants provenant de sondages réalisés auprès des clients et des chauffeurs :

88 %

DES CLIENTS APPROUVENT LA DÉMARCHÉ ET TROUVENT QUE C'EST UNE BONNE PRATIQUE À METTRE EN PLACE

77 %

DES CLIENTS SONT SATISFAITS DE L'EMBARQUEMENT PAR TOUTES LES PORTES

72 %

DES CLIENTS REMARQUENT UN TEMPS D'EMBARQUEMENT PLUS RAPIDE

76 %

DES CHAUFFEURS APPRÉCIENT L'EMBARQUEMENT TOUTES PORTES



Il s'agit d'un projet porteur. Clients et chauffeurs sont d'accord pour dire que l'embarquement est plus efficace. Il s'agit maintenant de déterminer de quelle manière nous pourrions appliquer ce processus d'embarquement à plus grande échelle. En attendant, le projet pilote est maintenu sur les lignes tests.

Réseau de bus et Transport adapté

iBUS

DES BÉNÉFICES CONCRETS POUR LES CLIENTS

Nous poursuivons le développement de ce système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs (SAEIV). À terme, ce système intelligent permettra aux clients de localiser leur bus et d'en obtenir l'heure réelle de passage, à leur arrêt.

En 2016, tout le parc de bus a été équipé pour recevoir les nouvelles technologies. Le centre opérationnel principal, qui permet une vision intégrée du réseau de bus, est entré en fonction.

En 2016 nous avons :

- installé des afficheurs permettant aux clients de voir et entendre l'annonce des arrêts, dans chacun des bus;
- activé des afficheurs dans les bus de six des huit centres de transport;
- installé 26 bornes d'information clientèle à des arrêts de bus achalandés et dans 64 édicules de stations de métro;
- testé une première borne d'information à la station de métro Cadillac pour valider divers éléments, notamment l'exactitude de l'information diffusée sur l'écran et la performance du système de transmission des données. Ce test a également permis d'obtenir une première appréciation de la clientèle.



Projet de démonstration Cité Mobilité

IL Y A DE L'ÉLECTRICITÉ DANS L'AIR

Cité Mobilité est un grand projet commun d'électrification des transports qui met à profit l'expertise de différents acteurs des domaines publics et privés. En collaboration avec Nova Bus, le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et Hydro-Québec, du printemps 2017 au 31 décembre 2019, trois bus 100 % électriques et deux stations de recharge rapide seront mis à l'essai sur la ligne 36-Monk. L'année 2016 a été consacrée à la préparation de la mise en service.

- Les trois bus ont été livrés au centre de transport LaSalle.
- Les deux stations de recharge rapide ont été construites.
- Le centre de transport LaSalle a été équipé de bornes de recharge lente et a dû adapter quelques équipements au gabarit des nouveaux bus.
- La formation des mécaniciens et des chauffeurs a débuté.

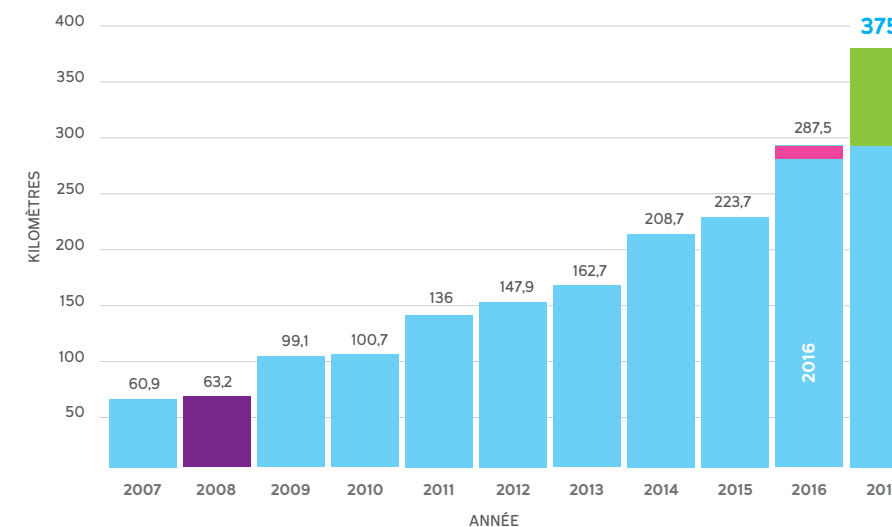
Neuf villes à l'échelle mondiale participent au programme, Montréal étant la seule ville nord-américaine. La STM y participe en vue de l'acquisition de bus électriques dès 2025, si la technologie le permet.



Mesures préférentielles pour bus

L'UN DES PLUS VASTES RÉSEAUX

Les mesures préférentielles pour bus (MPB) comprennent des voies réservées, des feux prioritaires ainsi que des aménagements ponctuels favorisant la circulation des bus. Nous possédons d'ailleurs l'un des réseaux de mesures préférentielles les plus étendus au monde !



Meilleure croissance depuis 2008.
29 % plus de MPB par rapport à 2015

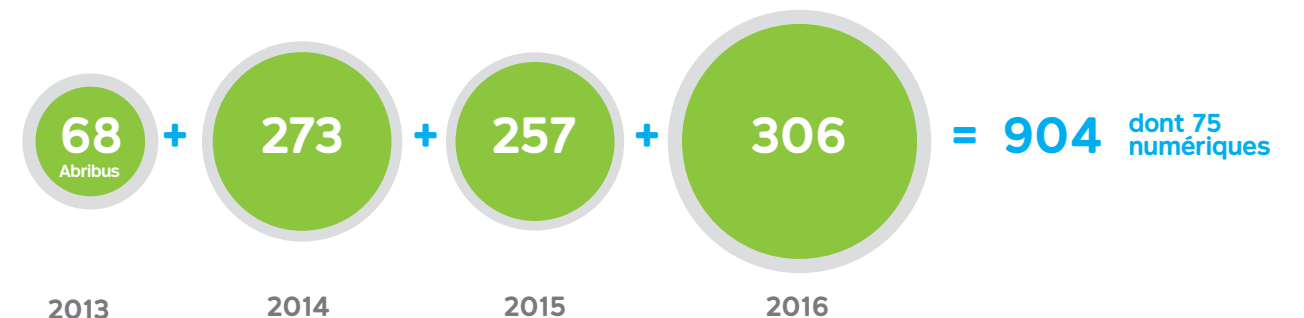
■ KILOMÈTRES TOTAUX DE MPB ■ ADOPTION DU PROGRAMME MPB ■ CIBLE DÉPASSÉE DE 13,8 KM ■ 2017 - NOUS VISIONS À ATTEINDRE 375 KM DE MPB POUR SOULIGNER LES 375 ANS DE MONTRÉAL !

Remplacement des abribus

PROJET DE NOTRE FILIALE COMMERCIALE **TRANSGESCO**

DU NOUVEAU DANS NOTRE PAYSAGE URBAIN

La modernisation des abribus se poursuit en collaboration avec Québecor. En 2016, de plus en plus d'abribus nouveau genre apparaissent dans notre paysage urbain.



Réseau de bus et transport adapté

Transport adapté

Le Transport adapté a poursuivi sa croissance en 2016. Le nombre de déplacements, le nombre de clients desservis ainsi que le nombre d'appels traités aux trois centres d'appels augmentent année après année. Les coûts inhérents à cette croissance sont d'ailleurs absorbés exclusivement par la STM, afin de maintenir ce service de plus en plus demandé.



DÉPLACEMENTS

3,81 M

AUGMENTATION DE 5 %



APPELS

1 136 781

AUGMENTATION DE 1,88 %
EN MAINTENANT LES MÊMES EFFECTIFS



CLIENTS ACTIFS

30 329

AUGMENTATION DE PRÈS DE 5 %

Le service est apprécié par la clientèle avec un taux de satisfaction de 93 %. Le coût par déplacement se compare avantageusement aux autres sociétés de transport adapté en Amérique du Nord.



S'ATTAQUER AUX DÉLAIS D'ATTENTE LIÉS À L'ADMISSION

À la suite d'une demande d'admission au Transport adapté, la politique du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTDMET) prescrit un délai de réponse d'un maximum de 45 jours. Afin de diminuer ce délai d'attente, nous avons optimisé notre processus d'analyse des demandes et instauré un meilleur système de priorisation. Le temps de réponse est maintenant d'environ 20 jours, une nette amélioration pour les clients désirant se déplacer en transport collectif adapté.

PROJETS PILOTES D'ACCOMPAGNEMENT

Pour les nouveaux clients

Afin d'offrir une expérience de déplacement positive dès le départ, les nouveaux clients du Transport adapté ont bénéficié, dans le cadre d'un projet pilote, d'un accompagnement aux moments clés menant vers un premier déplacement.

- 1 Activation du dossier client :** à son admission, le client reçoit une lettre le priant de communiquer avec le service à la clientèle afin d'activer le dossier. C'est le moment propice pour expliquer l'offre de service et répondre aux questions, favorisant ainsi une meilleure expérience client.
- 2 Première réservation :** lors de sa première expérience de réservation, une attention particulière est accordée au client par le commis. En confiance, le client comprend mieux le processus et l'offre de service.
- 3 Premier déplacement :** un chef d'opération accompagne le client pour une première expérience terrain positive.

Pour les clients désirant essayer le réseau régulier

En 2016, 12 clients ont été accompagnés dans le réseau de bus régulier, et ce, afin de pouvoir identifier les améliorations requises pour que plus de clients du Transport adapté puissent bénéficier de la flexibilité du réseau régulier.

EXTRA CONNECTE

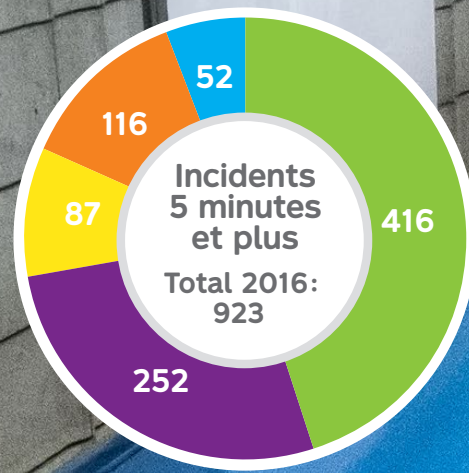
Le projet d'implantation d'un système de gestion des déplacements en temps réel, EXTRA Connecte, s'est poursuivi. À terme, cet écosystème intelligent permettra d'optimiser davantage l'utilisation des ressources financières et véhiculaires et surtout d'informer la clientèle sur l'état du service en temps réel. Ainsi, les clients pourront obtenir des informations précises liées à leurs déplacements, notamment l'arrivée imminente du véhicule.

En 2016, le volet « notification la veille d'un déplacement » a débuté. Environ 5 000 clients ont pu bénéficier de ce rappel bien pratique. En ayant l'information concernant leurs déplacements en main, ils peuvent s'organiser plus facilement et annuler les déplacements qui ne conviennent plus à leur horaire. Cet aspect contribue aussi à optimiser l'utilisation des véhicules et d'obtenir un meilleur contrôle de nos coûts d'exploitation.

NOUVEAU BULLETIN D'INFORMATION

En fin d'année, nous avons entrepris un virage numérique afin de communiquer plus rapidement et plus souvent avec nos clients. Notre bulletin *Transport Contact* compte désormais une version électronique. Les versions électronique et papier sont publiées de quatre à six fois par année, ce qui permet de traiter des sujets plus en lien avec l'actualité du Transport adapté.





33 incidents de moins qu'en 2015. Troisième meilleure performance des 10 dernières années.

- Comportements individuels
- Matériel roulant
- Équipements fixes
- Exploitation trains
- Autres



Réseau du métro



Pour les clients comme pour les employés, l'année a été marquée par l'arrivée d'AZUR. Cela signifie aussi le début du retrait des MR-63, la mise à jour du programme du prolongement de vie utile des MR-73 et le début de leur transfert sur la ligne verte.

Le métro a eu 50 ans cette année, ce qui signifie que nous devons travailler sans relâche au maintien des actifs. La réfection des stations et l'entretien des équipements fixes ont été au cœur de nos priorités. Les travaux réalisés durant les heures d'exploitation sont toujours planifiés dans le but d'avoir le moins d'impacts possibles sur la clientèle, tandis que les quelques 77 chantiers de nuit demandent une orchestration minutieuse afin de pouvoir reprendre le service le matin.

Enfin, conscients du rôle que jouent nos employés dans l'expérience vécue par nos clients, nous avons poursuivi nos efforts pour bonifier leur rôle et accroître leur présence en station. En effet, 24 stations de plus ont fait partie du projet d'évolution du rôle du changeur, totalisant ainsi 36 stations sur 68. Nous avons également continué à soutenir les déplacements de clients en station, par la présence de personnel sur les quais. D'ailleurs, en 2016, le sentiment de sécurité des clients était de 92 %.

STATIONS LES PLUS ACHALANDÉES (ENTRÉES)

	2016	2015
1 Berri-UQAM	11 928 442	12 256 153
2 McGill	11 077 863	11 045 682
3 Guy-Concordia	8 493 242	8 277 080
4 Bonaventure	8 310 714	8 173 071
5 Longueuil—Université-de-Sherbrooke	7 663 408	7 523 080



OFFRE DE SERVICE, KM PARCOURUS

79,3 M

DE KM-VOITURE

RÉSULTAT 2015 : 78,3 MILLIONS



TAUX DE LIVRAISON DU SERVICE MÉTRO

99,67 %

RÉSULTAT 2015 : 99,8%



TAUX D'IMMOBILES (% DU PARC EN RÉPARATION)

10,2 %

RÉSULTAT 2015 : 10,9 %



CLIENTS À L'HEURE

97,5 %

RÉSULTAT 2015 : 97,7 %

Réseau du métro

AZUR

AZUR ACCUEILLE SES PREMIERS CLIENTS

Le 7 février, les Montréalais ont vécu un moment historique avec la mise en service d'un premier train AZUR, sur la ligne orange.

À la suite d'une série d'essais concluants réalisés d'abord la nuit, suivis d'essais de jour sans clientèle, un premier train a été accepté. Puis, en mai, la période de rodage en service clientèle du premier train ayant été concluante, la livraison des trains a ensuite débuté.

Cette grande arrivée nous a tous ravis, c'est indéniable. AZUR possède plusieurs qualités grandement appréciées. Pour l'équipe des opérations métro, il s'agit également d'une période d'ajustement. Intégrer un nouveau train au parc est un défi opérationnel en soi. Il faut mettre à niveau les installations et former les opérateurs et les employés d'entretien, ainsi qu'assurer la fiabilité des trains en opération. À ce chapitre, une équipe est installée en permanence à la salle de contrôle du métro afin de pouvoir intervenir rapidement en cas d'incident.



Au total, en 2016, 12 trains AZUR ont été mis en service et 18 autres suivront en 2017.

Fenestration panoramique

Aménagement ergonomique

Axé sur l'accessibilité universelle

+ de points d'appui et mieux positionnés

Sonorisation haut de gamme

Portes 27% + larges

Ventilation améliorée

Éclairage repensé

8% + de passagers

Libre circulation

Sécurité accrue

Travaux

INVESTIR DANS LE RÉSEAU DE DEMAIN

Mises en chantier en 2016

● Laurier

Après l'édicule Nord qui a été remis à neuf en 2015, c'était au tour de l'édicule Sud de se refaire une beauté. Les travaux ont touché principalement les composantes structurales, mécaniques, électriques et architecturales de la station.

● Atwater

Depuis le début de l'année 2016, nous avons réalisé la réfection complète de la station au niveau des quais, de la mezzanine et de l'édicule de Maisonneuve.

● Crémazie

Le coup d'envoi a été donné pour faire une cure de jeunesse à la station. De nombreuses améliorations seront perçues par les clients, telles que le remplacement de la céramique murale et des planchers, le réaménagement de l'espace au niveau des tourniquets, la peinture des murs, plafonds et colonnes, le remplacement des luminaires et l'introduction de la nouvelle signalétique.

● Honoré-Beaugrand

Un vaste chantier a débuté à cette station de bout de ligne, principalement pour permettre l'installation de trois ascenseurs.

Deux autres stations accessibles

En juin, nous avons mis en service les trois ascenseurs de la station **Snowdon**, qui facilitent désormais les déplacements de notre clientèle dans cette station de correspondance particulièrement achalandée.

De plus, les travaux d'amélioration à l'intérieur de la station ont pris fin en 2016, de même que la phase de mise en service des nouveaux équipements électriques, essentiels à l'alimentation des voies du métro.

Puis, c'est à la station **Rosemont** qu'ont été mis en service trois ascenseurs. Cette station de la ligne orange devient la onzième du réseau à être accessible.

● Jean-Drapeau

Maintenant dotée de deux entrées identiques faces à faces, de plus de sorties de secours, de 30 tourniquets tout neufs en remplacement des 11 tourniquets existants, de nouveaux appareils d'éclairage et de quatre portes-papillons motorisées, la station de la ligne jaune peut maintenant se vanter d'être la véritable porte d'entrée du parc Jean-Drapeau.

● Berri-UQAM

Cette année, trois grandes étapes ont été réalisées : la remise à neuf de l'édicule Saint-Denis, la reconfiguration de certaines aires de circulation vers les quais des lignes orange et verte et la réfection des escaliers reliant ces deux niveaux.

Travaux hors stations

Si les stations du métro doivent être entretenues, il en va de même pour les autres équipements et structures nécessaires à l'exploitation du métro. Pensons entre autres aux structures auxiliaires et aux équipements de ventilation, de télécommunication, d'alimentation électrique ou de pompage des eaux de ruissellement.

Mises en chantier

- Poste de ventilation mécanique Bishop
- Poste de redressement Des Seigneurs
- Deux structures auxiliaires (bâtiments de service)
- Travaux de canalisation des voûtes : trois stations

Travaux complétés

- Six structures auxiliaires (bâtiments de service)
- Trois puits de ventilation naturelle complétés à McGill
- Travaux de canalisation des voûtes : une station
- Remplacement des assises des appareils de voie

Rappelons que ces travaux sont effectués notamment grâce au financement octroyé par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ainsi que par l'agglomération de Montréal.

Réseau du métro

Investissements majeurs

DES GESTES CONCRETS POUR AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT

Escaliers mécaniques dans le réseau

Un investissement de 34 M\$ a été annoncé pour la réfection et le remplacement d'escaliers mécaniques dans le réseau. Il s'inscrit dans le cadre de notre virage stratégique pour améliorer l'expérience client, dont la réduction du déficit de maintien des actifs est l'un des objectifs. Le remplacement de 24 escaliers mécaniques est réalisé dans le cadre du programme Réno-Systèmes Phase 3 de la STM, dont le financement est assuré à 82,5 % par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le programme Fonds Chantiers Canada.

En 2016, des travaux de remplacement ont débuté notamment aux stations Édouard-Montpetit, Jean-Talon et Saint-Michel.

Ascenseurs : 14 nouvelles stations accessibles

En octobre, des investissements de 213 M\$ ont été annoncés pour rendre 14 stations de métro universellement accessibles d'ici 2022, grâce à l'ajout d'ascenseurs. Pour y arriver, un bureau de projets dédié à la construction d'ascenseurs dans le métro a été mis sur pied. Notre objectif : porter le nombre de stations accessibles à 31.

Les stations choisies l'ont été, notamment, en fonction de leur niveau de complexité technique à intégrer des ascenseurs, de la rapidité d'exécution des travaux ainsi que de l'équilibre pour l'accessibilité sur l'ensemble du réseau. Ce programme d'accessibilité a été rendu possible grâce à l'entente entre le gouvernement fédéral et du Québec sur le Fonds pour l'infrastructure du transport en commun.



Construction du garage Côte-Vertu

PRÉVOIR AUJOURD'HUI LA CROISSANCE DE DEMAIN

Une nouvelle infrastructure sera construite à proximité de la station Côte-Vertu. Ce projet, au coût projeté de 417,9 M\$, répond principalement à ces objectifs :

- Ajouter des espaces de stationnement pour garer les trains.
- Permettre l'augmentation de la capacité de transport en améliorant la fréquence de service et en ajoutant des trains supplémentaires sur la ligne orange durant les heures de pointe.

- Soutenir la croissance de l'achalandage prévue pour les prochaines années.

Dans le cadre de ces travaux, nous devons ajouter un appareil de voie en avant-gare qui permettra de diriger les trains directement vers le quai de départ. Ces travaux entraîneront la fermeture de la station Côte-Vertu pour une durée de 11 semaines en 2018.

Pour pallier la fermeture de Côte-Vertu, station accessible aux personnes à mobilité réduite, sa voisine du Collège sera munie d'ascenseurs en 2018.

Le métro ouvert toute la nuit

SORTIR ET FÊTER SANS SE SOUCIER DE L'HEURE

Pour une première fois, dans le cadre des festivités du 375^e anniversaire de la Ville de Montréal, le métro n'a pas fermé ses portes, entre le 31 décembre 2016 et le 1^{er} janvier 2017, afin de permettre aux clients de rentrer chez eux après avoir fêté. Au total, environ 45 000 personnes ont profité du métro en dehors des heures habituelles de service.

Le métro a opéré deux nuits en 2016 : au réveillon du Nouvel An et lors des festivités de la Nuit Blanche.

Implantation de la nouvelle signalétique

BIEN DIRIGER LES CLIENTS

- 2015
 - Beaubien
- 2016
 - Square-Victoria—OACI
 - Atwater
 - McGill et Rosemont (partiellement)



Réseau du métro



1966-2016

NOTRE MÉTRO, NOUS L'AVONS FÊTÉ!

Le matin du 14 octobre, tout un accueil était réservé aux clients dans les stations du réseau. À la station Place-des-Arts, une journée de festivités a débuté dès l'ouverture du métro. Diffusion en direct de l'émission *Gravel le matin*, musiciens de l'OSM, enregistrement d'un segment de l'émission *En mode Salvail*, spectacle de Brigitte Boisjoli, présence de musiciens des Étoiles du métro, etc.

Une voiture MR-63 est même allée faire un tour sur l'Esplanade de la Place des Arts et a servi de toile à l'artiste Five Eight.



Plus de 4 millions d'impressions sur les médias sociaux avec le mot clic #50ansmetromtl



Réseau mobile

PROJET DE NOTRE FILIALE COMMERCIALE TRANSGESCO

DE PLUS EN PLUS BRANCHÉ DURANT LES DÉPLACEMENTS

Le déploiement du réseau mobile est rendu possible grâce à un investissement de 50 M\$ assumé à parts égales par les fournisseurs de télécommunications Bell, Rogers, TELUS et Vidéotron.



Évolution du rôle du changeur

MISSION : SALUER, INFORMER, AIDER

Le rôle du changeur est en pleine évolution. Tantôt dans la loge, tantôt à l'extérieur, son rôle ne se limite plus à la vente de titres. En allant plus souvent au-devant du client, que ce soit pour aider lors d'un achat de titre à la distributrice, pour le renseigner sur son trajet ou simplement pour le saluer, le changeur joue un rôle de premier plan pour offrir une expérience de déplacement enrichie.



Achat de titres sur téléphone intelligent

UN PREMIER PAS

Dans le futur, sera-t-il possible d'avoir son titre de transport sur téléphone intelligent? Un projet pilote avec les employés a été réalisé afin de tester l'utilisation du téléphone pour acheter et valider son passage à l'aide de la technologie NFC (*Near field communication*) dans le réseau du métro. Nous en sommes au stade de recherche et développement seulement, mais, les premières étapes sont prometteuses pour le développement d'une solution pratique de billetterie mobile pour les clients.

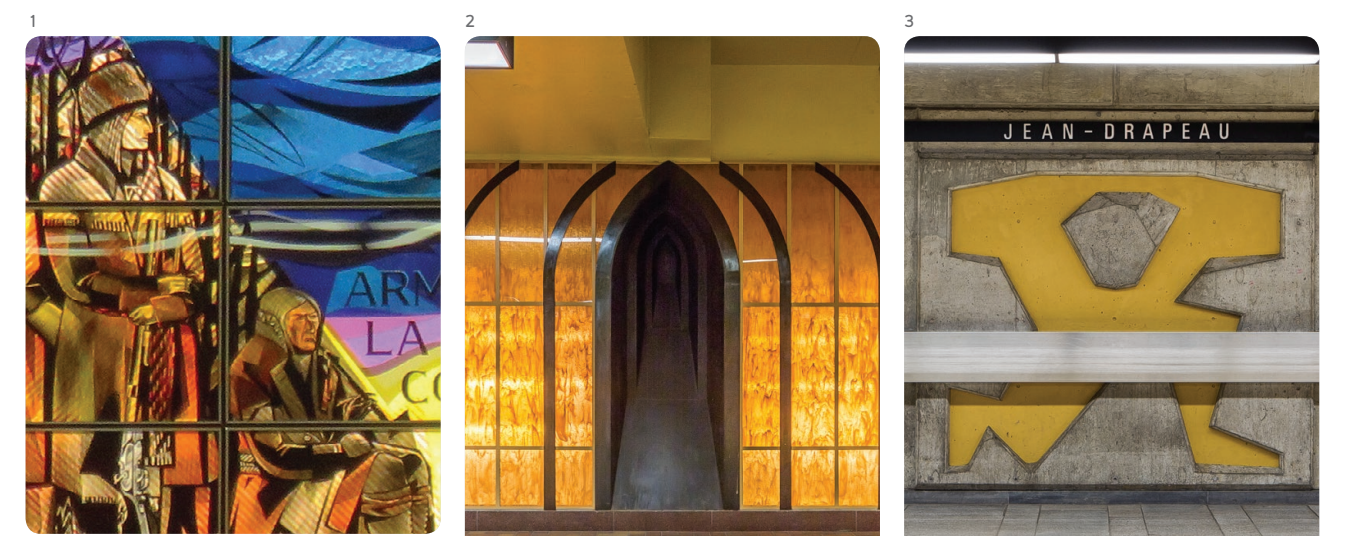
En attendant, les clients désirant se procurer leurs titres de transport en ligne peuvent le faire grâce au lecteur OPUS. Au 31 décembre 2016, nous avons atteint la barre des 20 000 lecteurs vendus.



Œuvres d'art dans le métro

TROIS ŒUVRES RETROUVENT LEUR PLACE

- 1 *La vie à Montréal au XIX^e siècle* de Nicolas Sollogoub, exposée à la station McGill, faisait l'objet d'une restauration depuis 2012. Les vitraux ont d'abord été retirés, suivis des boîtiers métalliques noirs supportant l'œuvre et son éclairage. Chacun des 1 200 morceaux de verre a été minutieusement nettoyé et réparé au Centre de conservation du Québec. Les boîtiers ont été remis à neuf et le rétroéclairage, remplacé et bonifié.
- 2 *Passūs* de Murray MacDonald, située au niveau mezzanine de la station McGill, a été restaurée et l'éclairage a été modifié.
- 3 *Murales* de Jean Dumontier, à la station Jean-Drapeau, a été également restaurée.





Travailler en partenariat

Ensemble vers un objectif collectif

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et la Ville de Montréal sont des partenaires clés.

Plusieurs fois par année, nous orchestrons ensemble des projets :

- de fidélisation;
- d'innovation;
- d'amélioration de service.



Travailler en partenariat

Mesures d'atténuation des grands chantiers routiers

Les automobilistes vous le diront, 2016 a été marquée par plusieurs chantiers routiers. Le point le plus chaud de l'île est la zone composée des chantiers de l'échangeur Turcot, du nouveau pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure. La congestion liée à ces chantiers a mis la patience des automobilistes à rude épreuve. C'est justement afin d'atténuer les effets de ces chantiers sur le réseau routier que le MTMDET, dans le cadre des travaux de Mobilité Montréal, a demandé à ses collaborateurs de mettre sur pied des offres de service assez attrayantes pour donner des options de déplacements aux automobilistes. Ces mesures sont également rendues possibles grâce à la participation de la Ville de Montréal.

PLUS DE BUS, PLUS DE MÉTRO

L'offre de service dans le secteur du Grand Sud-Ouest a été grandement bonifiée juste à temps pour la rentrée de l'automne :

- 130 passages supplémentaires sur 13 lignes de bus, offre équivalente à environ 16 500 heures de service.
- Ajout d'un train sur la ligne verte aux heures de pointe.
- Présence accrue d'employés dans les réseaux de bus et de métro pour assurer la fluidité des déplacements.
- Création d'un service de navette entre le nouveau stationnement incitatif Sainte-Croix de l'AMT et la station de métro du Collège.
- Mise en place d'un incitatif à l'essai soit la distribution de cartes OPUS gratuites aux automobilistes de secteurs névralgiques.
- Achat de 25 bus hybrides. En attendant leur livraison et de pouvoir opérationnaliser ces ajouts de services, la ligne 747 P.-E.-Trudeau/Centre-ville a été desservie pendant environ trois mois par 16 autocars que nous avons loués.

C'était une belle occasion de convaincre les automobilistes de troquer leur voiture pour le transport collectif. Pour ce faire, nous avons mené une campagne publicitaire de grande envergure dans des secteurs ciblés :



MISSION ACCOMPLIE

ACHALANDAGE SUR LES 13 LIGNES DE BUS

+3 %

L'ÉQUIVALENT DE 1 000 CLIENTS DE PLUS PAR JOUR

ACHALANDAGE SUR LA LIGNE VERTE

+5 %

ENTRE LES STATIONS ANGRIGNON ET CHARLEVOIX SOIT L'ÉQUIVALENT DE 1 500 PERSONNES PAR JOUR

TITRES D'ESSAI

72 000

DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS GRÂCE AUX TITRES D'ESSAI DISTRIBUÉS PAR LES ESCOUADES, SOIT UN TAUX DE 72 %

Les améliorations mises en place en août dernier sont maintenues pour l'année 2017.



Pour les clients, s'abonner c'est payant

TROIS PROMOTIONS POUR PASSER À L'ACTION

Pour encourager l'engagement à long terme, rien de mieux que d'offrir un incitatif. Pour une sixième année consécutive, le MTMDET offrait un mois gratuit pour les clients passant à l'abonnement annuel, 20 % de rabais pour les nouveaux finissants et plus encore aux adhérents d'OPUS & Cie. En 2016 ces promotions ont fidélisé 9 252 clients.

NOUS AVONS ATTEINT LA BARRE DES

50 000

ABONNÉS!



Transgesco s.e.c.

Notre filiale commerciale Transgesco s.e.c. génère des revenus autres que tarifaires en développant des partenariats d'affaires. C'est en misant sur une image de marque forte et un achalandage exceptionnel qu'elle ajoute une valeur aux actifs de la STM. Les principaux domaines d'activité touchent les médias, la publicité, les technologies ainsi que l'immobilier et rapportent des revenus croissants depuis plusieurs années.

Projet pilote avec BIXI

BIXI SUR OPUS

Le système OPUS a la possibilité de devenir la clé pour une mobilité intégrée accrue. Comme premier pas, l'été dernier, en collaboration avec BIXI, nous avons créé une plateforme technologique permettant à nos clients d'utiliser leur carte OPUS pour emprunter un vélo en libre-service. Ainsi, les clients inscrits pouvaient emprunter un vélo à l'une des 15 bornes BIXI participantes s'offrant la flexibilité de combiner leurs modes de transport.

Les clients devaient d'abord s'inscrire pour lier leur abonnement BIXI à leur carte OPUS. Ensuite, avec leur seule carte, ils pouvaient ajouter le vélo à leur mode de transport collectif habituel. Nous analysons les possibilités pour une suite à ce projet pilote très porteur, en collaboration avec BIXI et l'ensemble des autres sociétés de transport qui travaillent avec le système OPUS.

+ de
700
PARTICIPANTS



L'objectif de la filiale inclut aussi l'amélioration de l'expérience en transport de la clientèle. Il s'agit de penser à l'impact qu'a le nouveau réseau cellulaire dans le métro pour constater à quel point le parcours client a progressé. Parmi les autres partenariats majeurs, on retrouve la distribution du quotidien gratuit dans le réseau, les commerces dans le métro, les écrans d'information sur les quais, l'ajout de nouveaux abribus modernes et, tout récemment, la nouvelle boutique en ligne à l'image de la STM.

Plan stratégique organisationnel 2025

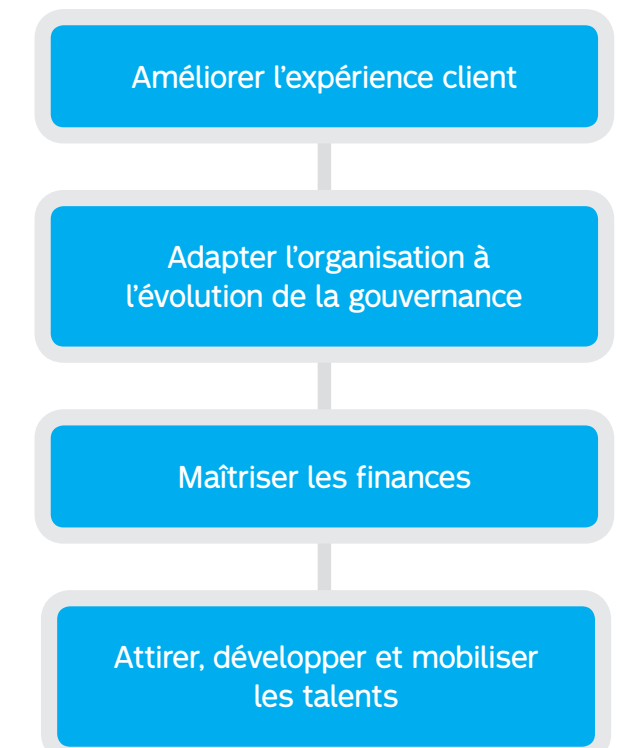
À l'automne 2015, nous amorçons un virage stratégique d'importance axé sur l'amélioration de l'expérience client. Ce virage repose sur une amélioration marquée de notre capacité à livrer le service promis aux clients et sur des investissements massifs dans le maintien des infrastructures. Ce regard différent sur l'avenir influence l'élaboration de notre Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025), qui a grandement pris forme en 2016.

L'élaboration d'un tel plan a fait l'objet d'une importante démarche collective. Sous la gouverne des membres du conseil d'administration et avec la contribution des clients, des employés, des milieux associatifs, de l'ensemble de l'équipe de direction ainsi que de nombreux autres collaborateurs, nous devons identifier les principaux enjeux, choisir les orientations stratégiques et les axes d'intervention ainsi que déterminer nos objectifs. Cette démarche nous a permis d'établir des bases solides et de réfléchir à la mission, à la vision et aux valeurs qui nous guideront sur l'horizon 2025.

Selon l'actuel article 130 de la *Loi sur les sociétés de transport*, nous devons produire un plan stratégique sur une période de dix ans, ajusté annuellement et révisé tous les cinq ans. Néanmoins, une nouvelle loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a été sanctionnée le 20 mai 2016. Cette loi crée l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui se voit octroyer plusieurs responsabilités, dont l'établissement d'un plan stratégique de développement du transport collectif sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire et le pouvoir de contracter des ententes de services avec les organismes publics de transport en commun, dont la STM. La mise en vigueur de l'ARTM est attendue pour l'été 2017.

Le Plan stratégique - dorénavant organisationnel - 2025 tiendra compte de cette nouvelle gouvernance. Ce Plan concentre la STM sur les éléments dont elle contrôle les leviers. Les grands projets de développement relèveront de l'ARTM.

Les décisions prises depuis le début du virage stratégique portent fruit, la satisfaction générale des clients ayant fait un bond de 3 points en 2016. Le PSO 2025 accentue et solidifie ce virage et se fonde sur quatre orientations stratégiques :



Développement durable

Le transport collectif est reconnu comme un moyen efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. En 2016, en collaboration avec nos partenaires, nous avons été en mesure de quantifier la contribution du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal à la lutte aux changements climatiques. Les résultats démontrent des émissions de gaz à effet de serre (GES) évitées totales de 3,9 Mt éq CO₂ par année, ce qui représente pour fin de comparaison 55 % des émissions totales attribuables au transport routier sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, pour chaque tonne de CO₂ émise par la STM, 20 sont évitées à Montréal.

Plusieurs de nos initiatives en matière de développement durable ont fait l'objet de prix et reconnaissances en 2016. Le Conseil du bâtiment durable du Québec et l'Association du transport urbain du Québec nous ont chacun remis un prix pour souligner la qualité et les efforts d'intégration du développement durable dans nos processus décisionnels. Trois prix et reconnaissances ont également été décernés au centre de transport Stinson, certifié LEED Or en 2015.

Nous publions cette année notre neuvième Rapport de développement durable selon les lignes directrices G4 de la Global Reporting Initiative (GRI), référence mondiale en reddition de comptes en matière de développement durable. Ce rapport vise à informer nos parties prenantes internes et externes de la performance environnementale, sociale et économique de la STM en lien avec le Plan de développement durable 2020 et la Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics.

Le Rapport de développement durable 2016 ainsi que le tableau complet des indicateurs peuvent être consultés au www.stm.info/dd.



Faits saillants 2016

GES ÉVITÉS PAR LE TRANSPORT COLLECTIF

3,9 Mt

DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

POUR CHAQUE TONNE DE CO₂ ÉMISE PAR LA STM, 20 SONT ÉVITÉES À MONTRÉAL

1 x 20

TRAINS AZUR

12

BUS HYBRIDES LIVRÉS

51

MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS

287,5 km

63,8 KM SUPPLÉMENTAIRES (+29 %)

INTERVENTIONS PSYCHOSOCIALES AUPRÈS DE PERSONNES ITINÉRANTES DANS LE MÉTRO

1 191

TAUX DE MISE EN VALEUR DE PLUS DE

85 %

POUR NOS VOITURES DE MÉTRO MR-63 EN FIN DE VIE

DÉPLACEMENTS AYANT RECOURS À L'ÉLECTRICITÉ

69,5 %

TAUX DE RÉCUPÉRATION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

73 %

STATIONS MUNIES D'ASCENSEURS

12

DONT 11 ACCESSIBLES

DONS AMASSÉS

658 310\$

AU PROFIT DE QUATRE ORGANISMES DE CHARITÉ

VALEUR DES CONTRATS INTÉGRANT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

77 %



Table des matières

- 36 Conseil d'administration
- 38 Les comités du conseil d'administration et leur rôle
- 44 Comité de direction
- 46 Relations internationales et missions de recherche et développement
- 48 L'éthique à la STM

Gouvernance

Conseil d'administration

Notre conseil d'administration 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 de transport collectif doit notamment permettre de faire accéder au conseil au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

C'est notre conseil d'administration qui 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.

Notre 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 que nous prônons en matière de diversité et de pluralité. Son président, M. Philippe Schnobb, assume ses fonctions à temps plein.

Travaux du conseil d'administration en 2016

DOSSIERS TRAITÉS

330

ASSEMBLÉES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

22

RÉUNIONS DES COMITÉS TECHNIQUES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET RÉUNIONS EN SOUS-COMITÉS

44

10 RÈGLEMENTS D'EMPRUNT APPROUVÉS TOTALISANT

756,3 M\$

150 CONTRATS ONT ÉTÉ ADJUGÉS, OCTROYÉS OU RENOUVELÉS PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION POUR UNE VALEUR TOTALISANT

732,4 M\$



Philippe Schnobb

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



Pierre Gagnier

Maire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Marvin Rotrand

Vice-président du conseil d'administration
Conseiller de la Ville de Montréal – Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce



Marie Plourde

Conseillère d'arrondissement – Le Plateau Mont-Royal



Claudia Lacroix Perron

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



Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal – Arrondissement de Saint-Laurent



Nathalie Pierre-Antoine

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



Jean-François Parenteau

Maire de l'arrondissement de Verdun



Marie Turcotte

Représentante des clients du transport adapté



Beny Masella

Maire de la Ville de Montréal-Ouest

Les comités du conseil d'administration et leur rôle

Le conseil d'administration s'est doté de comités techniques qui sont chacun voués à des domaines d'intervention spécifiques.

En plus du président du conseil d'administration qui y agit à titre de membre d'office, ceux-ci sont composés de membres du conseil et d'experts externes.

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 offert à la clientèle; d'accessibilité universelle ainsi que de relations avec les clientèles provenant des communautés ethnoculturelles et des minorités visibles. Il formule au conseil les recommandations appropriées. Un sous-comité a été formé pour traiter plus spécifiquement la question de l'accessibilité universelle.

Jean-François Parenteau
Président du comité

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration et membre du comité

Beny Masella
Membre du comité

Marie Turcotte
Membre du comité

Marc Delesciefs
Membre externe

Jacques Nantel
Membre externe

Luc Tremblay
Directeur général

Michel Lafrance
Directeur exécutif – Expérience client et Activités commerciales
Coordonnateur du comité

Sous-comité - Accessibilité universelle

Le sous-comité a pour mandat de soutenir et de faciliter la mise en œuvre des orientations découlant de la politique d'entreprise Accessibilité universelle. Ses travaux contribuent à :

- développer et mettre en œuvre des plans d'action en cette matière;
- implanter des réflexes d'accessibilité universelle;
- consulter et impliquer les milieux associatifs.

Marie Turcotte
Présidente du comité

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration et membre du comité

Marie Plourde
Membre du sous-comité

Luc Tremblay
Directeur général

Linda Lebrun
Trésorière, directrice exécutive – Planification, Finances et Contrôle
Coordonnatrice du comité

Comité ressources humaines

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion de nos ressources humaines 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'adjoint 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 les besoins, les moyens et les solutions à privilégier pour assurer la représentativité des communautés ethnoculturelles, des minorités visibles et des personnes en situation de handicap au sein de notre organisation 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.

Marie Turcotte
Présidente du comité

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration et membre du comité

Nathalie Pierre-Antoine
Membre du comité

Gilles Dulude
Membre externe

Linda Gosselin
Membre externe

Luc Tremblay
Directeur général

Alain Brière
Directeur exécutif – Capital humain, Approvisionnement et Affaires juridiques
Coordonnateur du comité

Comité finances

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion de nos activités financières 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 comptes une fois qu'ils sont terminés.

Claudia Lacroix Perron
Présidente du comité

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration et membre du comité

Marvin Rotrand
Membre du comité

Pierre Gagnier
Membre du comité

Robert Juneau
Membre externe

Jacques Roy
Membre externe

Luc Tremblay
Directeur général

Linda Lebrun
Trésorière, Directrice exécutive – Planification, Finances et Contrôle
Coordonnatrice du comité

Comité d'audit

Le comité a pour mandat d'encadrer les fonctions de la Vérification générale de la STM (interne) et d'audit indépendant 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 de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires opérationnelles et administratives de la Société, de la conformité aux lois et règlements applicables ainsi que de la présentation et de la divulgation de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats. La STM a un vérificateur général depuis 1982.

Yves Gauthier
Président du comité
Membre externe

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration et membre du comité

Francesco Miele
Vice-président du comité

Louise Roby
Membre externe

Luc Tremblay
Directeur général

Tien Dung Can
Vérificateur général
Coordonnateur du comité

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 de nos activités ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

Il examine et approuve les règles de gouvernance et les lignes directrices en matière de régie d'entreprise pour la conduite de nos affaires. Il oriente et suit les mesures découlant de la politique corporative « Développement durable » et du plan de développement durable.

Francesco Miele
Président du comité

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration et membre du comité

Marie Plourde
Membre du comité

Nathalie Pierre-Antoine
Membre du comité

Diane Girard
Membre externe

Karin Marks
Membre externe

Jean-Pierre Revéret
Membre externe

Luc Tremblay
Directeur général

Sylvie Tremblay
Secrétaire générale et directrice exécutive – Affaires juridiques
Coordonnatrice du comité

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 de nos actifs (équipements et systèmes d'exploitation, infrastructures et technologies de l'information), la réalisation des projets majeurs ainsi que la gestion des biens patrimoniaux, de l'architecture et des arts. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

Marvin Rotrand
Président du comité

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration et membre du comité

Francesco Miele
Membre du comité

Pierre Gagnier
Membre du comité

Robert A. Proulx
Membre externe

Jean-Guy René
Membre externe

Luc Tremblay
Directeur général

François Chamberland
Directeur exécutif - Ingénierie, Infrastructures et Projets majeurs
Coordonnateur du comité

Transgesco s.e.c. (activités commerciales)

Le conseil des associés de Transgesco s.e.c., auquel siègent trois membres de notre conseil d'administration, en détermine les orientations, en reçoit le plan stratégique de développement, en nomme les vérificateurs externes et prend acte de ses états financiers. En voici la composition au 31 décembre 2016 :

Représentants du commanditaire

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration et membre du comité

Francesco Miele

Jean-François Parenteau

Représentants du commandité

Luc Tremblay
Administrateur

Sylvie Tremblay
Secrétaire

François Dumontier
Administrateur

Linda Lebrun
Trésorière

Rencontres et principaux sujets des comités du conseil d'administration 2016

Titre du comité	Nombre de rencontres	Principaux sujets
Gouvernance, éthique et développement durable	3	<ul style="list-style-type: none"> • Signalement de situations irrégulières • Plan d'action – Refonte du code d'éthique • Accès à l'information • Bilan des déclarations d'intérêts • Évaluation des travaux du C.A. • Reddition de comptes des contrats de 2 000 \$ à 25 000 \$ • Reddition de comptes sur l'ensemble des recours juridiques • Rapport de développement durable 2015 • Revue de direction en développement durable sur le système de gestion environnementale (SGE) • Rapport sur les GES Évités • Certification environnementale des projets d'infrastructures (Envision Tm)
Finances	5	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion portefeuille de projets (GPP) 2015 et programmation 2016 • Gestion de la trésorerie • Budget 2017 et suivi budgétaire 2016 • Cadre financier 2017-2021 • Programme des immobilisations 2017-2026 • Contrat de performance STIF-RATP • Revues de gestion quadrimestrielle • Programme des contrôles internes financiers • Suivi du programme Excellence opérationnelle • Pistes de solution Transport adapté • Rapport des agences de notation de crédit • Évaluation du fonctionnement du comité
Ressources humaines	6	<ul style="list-style-type: none"> • Sondage des employés • Programme de rémunération globale des gestionnaires • Gestion de l'absentéisme • Mise à jour de la PC 2.21 – Cumul de temps régulier, titre de transport et salaire étudiants/stagiaires – Accès à l'égalité • Amélioration de la performance à l'entretien • Bilan annuel du Service d'aide aux employés et protection de la personne • Programme d'Excellence opérationnelle • Programme d'activités diversité • Évolution du portrait de la main-d'œuvre • Plan d'action de la fin des mesures temporaires des Régimes de retraite • Régime de négociation des conventions collectives et des règlements des différends dans le secteur municipal (PL110) • Programme d'accueil et d'intégration des nouveaux employés • Bilan de la grande tournée SST
Suivi des actifs	8	<ul style="list-style-type: none"> • MR-73 – Prolongation de la durée de vie utile • Entente cadre TI • Programme d'entretien des infrastructures • Acquisition de terrains • Réfection 2000 Berri • Programme Accessibilité • Cité Mobilité • Station Berri-UQAM • Système de gestion des talents • Vision technologique Chaîne d'approvisionnement • Nouvel édicule Vendôme • Complexe Crémazie • Raccordement du REM au métro • Centre de transport Bellechasse • Garage Côte-Vertu • Stratégie d'acquisition des escaliers mécaniques et ascenseurs (métro et surface) • Centre de contrôle de relève du métro

Rencontres et principaux sujets des comités du conseil d'administration 2016 (suite)

Titre du comité	Nombre de rencontres	Principaux sujets
Audit	10	<ul style="list-style-type: none"> États financiers et rapport des auditeurs indépendants Suivi des recommandations de la Vérification générale de la STM, et des celles des auditeurs indépendants Rencontre avec les nouveaux auditeurs indépendants pour discuter du plan d'audit des états financiers de 2016 Programme de certification des contrôles internes financiers – Attestation 2015 Rapports d'audit sur : <ul style="list-style-type: none"> Gestion financière de projets Entretien des infrastructures Commande centralisée – Transfert d'expertise Méthodologie de gestion de projets informatiques Méthodologie de gestion de projets d'ingénierie, d'infrastructures et de projets majeurs Examen des contrats liés aux projets de construction Gestion intégrée des risques Exploitation des salles informatiques Attestation des coûts de trois projets d'une valeur totale de 178 M\$ aux fins de subventions selon l'entente avec le MTMDET Évaluation externe de la qualité de la Vérification générale de la STM Plan d'audit triennal 2017-2019 de la Vérification générale de la STM Processus de signalement Révision de la charte du comité d'audit
Service à la clientèle	9	<p>Développement et ajustement de services</p> <ul style="list-style-type: none"> Offres de services Suivi de la performance du réseau Mesures préférentielles bus (MPB) Planification et optimisation du service <p>Programme de partenariats</p> <ul style="list-style-type: none"> Bilan et planification des partenariats 2016 Alignement stratégique partenariats Projet pilote Passeport MTL Projet pilote BIXI-Opus Affaires publiques et alignement stratégique Promotions tarifaires Communauto et BIXI Contribution de la STM à la Politique de l'enfant <p>Recherche clientèle</p> <ul style="list-style-type: none"> Bilan des promotions MTQ Bilan satisfaction clientèle 360 <p>Accessibilité universelle</p> <ul style="list-style-type: none"> Faciliter l'utilisation du réseau régulier accessible par la clientèle du TA Stratégie de communication – Transport adapté <p>Projets</p> <ul style="list-style-type: none"> Orientation – Application mobile STM Modification de la grille congrès DATQR Raccordement – Entrée Université de Montréal (station UdeM) Billettique mobile (NFC) Nouveau site web – Ventes corporatives 50^e du métro Valorisation des MR-63 – Projets spéciaux Navettes camp de jour Plan d'action Bus

Rencontres et principaux sujets des comités du conseil d'administration 2016 (suite)

Titre du comité	Nombre de rencontres	Principaux sujets
Sous-comité accessibilité universelle (AU)	3	<ul style="list-style-type: none"> Étude de faisabilité et projet pilote d'équipements alternatifs à l'accessibilité Programme d'accessibilité dans le métro Plan de communication – Programme Accessibilité Suivi du comité associatif en AU Projet d'accessibilité de la station du Collège Dépôt du bilan du Plan d'accessibilité universelle 2012-2015 Plan de développement en accessibilité universelle 2016-2020
Total	44	RÉUNIONS DES COMITÉS ET DU SOUS-COMITÉ

Rémunération des membres du conseil d'administration

La rémunération de tous les membres du conseil d'administration est fixée conformément aux dispositions de la *Loi sur le traitement des élus municipaux*, de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, ainsi qu'à celles du règlement R-076 « Règlement établissant les règles de gouvernance applicables à l'accomplissement de diverses fonctions par les membres du conseil d'administration ».

En plus de leur rémunération annuelle accordée pour leur participation au conseil d'administration, les membres reçoivent un jeton de présence de 175 \$ à chacune de leurs présences aux travaux d'un comité technique. Ce jeton est de 300 \$ lorsqu'un membre y agit à titre de président.

Nom	Rémunération annuelle ^(a)	Jetons de présence ^(b)
Philippe Schnobb	128 656 \$ ^(c)	-
Marvin Rotrand	27 632 \$	2 925 \$
Francesco Miele	22 106 \$	4 575 \$
Marie Turcotte	22 106 \$	4 275 \$
Pierre Gagnier	22 106 \$	1 925 \$
Nathalie Pierre-Antoine	22 106 \$	1 575 \$
Claudia Lacroix Perron	22 106 \$	1 500 \$
Benny Masella	22 106 \$	1 225 \$
Marie Plourde	22 106 \$	700 \$
Jean-François Parenteau	14 197 \$	-

(a) Montants reçus à titre de membre du conseil d'administration

(b) Montants reçus pour la participation des membres aux comités techniques du conseil

(c) Le président du conseil d'administration assume sa fonction à temps plein

Comité de direction (au 31 décembre 2016)



Luc Tremblay

Directeur général



Luc Lamontagne

Directeur exécutif –
Technologie de l'information
et innovation



Linda Lebrun

Trésorière et
directrice exécutive –
Planification, Finances
et Contrôle



Michel Lafrance

Directeur exécutif –
Expérience client
et Activités commerciales



Marie-Claude Léonard

Directrice exécutive –
Métro



Renée Amilcar

Directrice exécutive –
Bus



François Chamberland

Directeur exécutif –
Ingénierie, Infrastructures
et Projets majeurs



Alain Brière

Directeur exécutif –
Capital humain,
Approvisionnement
et Affaires juridiques

Rémunération des membres du comité de direction au 31 décembre 2016

Nom	Fonction	Salaire au 31 déc. 2015	Salaire au 31 déc. 2016
Luc Tremblay	Directeur général	327 369 \$	345 456 \$
Renée Amilcar	Directrice exécutive – Bus	211 381 \$	220 935 \$
François Chamberland	Directeur exécutif – Ingénierie, Infrastructures et Projets majeurs	200 227 \$	217 326 \$
Michel Lafrance	Directeur exécutif – Expérience clients et Activités commerciales	226 247 \$	236 474 \$
Alain Brière	Directeur exécutif – Ressources humaines et Services partagés	248 405 \$	259 633 \$
Linda Lebrun	Directrice exécutive – Planification, Finances et Contrôle	192 000 \$	217 080 \$
Sylvie Tremblay ⁽¹⁾	Secrétaire générale et directrice exécutive – Affaires juridiques	232 592 \$	
André Poisson ⁽²⁾	Directeur exécutif – Métro	252 687 \$	
Marie-Claude Léonard ⁽²⁾	Directrice exécutive – Métro		203 498 \$
Luc Lamontagne ⁽³⁾	Directeur exécutif – Technologies de l'information et innovation		190 000 \$
Total		1 890 908 \$	1 890 402 \$

⁽¹⁾ Poste aboli

⁽²⁾ M. André Poisson a été remplacé par Mme Marie Claude Léonard à titre de Directrice exécutive - Métro

⁽³⁾ M. Luc Lamontagne s'est joint au comité de direction à titre de Directeur exécutif - Technologies de l'information et Innovation

DÉPENSES DANS L'EXERCICE DES FONCTIONS DES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION AU 31 DÉCEMBRE 2016

Nom	Fonction	Montant
Michel Lafrance	Directeur exécutif - Expérience client et Activités commerciales	1 329 \$
François Chamberland	Directeur exécutif – Ingénierie, Infrastructure et Projets Majeurs	344 \$

Relations internationales et missions de recherche et développement

Dans le but d'améliorer sa performance, de partager son expertise et d'échanger sur les meilleures pratiques, la STM est membre de plusieurs organismes nationaux et internationaux de transport collectif. Des représentants de sa direction et de son conseil d'administration y siègent à différents comités politiques et techniques.

Au cours de la dernière année, nos représentants ont participé à différentes activités organisées par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), par l'American Public Transportation Association (APTA) et par l'Union internationale des transports publics (UITP). Nous faisons également partie du groupe Nova (balisage) du Collège impérial de Londres.

DÉPENSES POUR LES MISSIONS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nom	Raison du voyage	Destination	Total
Philippe Schnobb	Participation à l'assemblée annuelle de l'ACTU	Halifax	2 345 \$
	Participation au <i>6th Combined mobility workshop</i> à Barcelone & au <i>Policy Board Meeting</i> à Tokyo (UITP)	Barcelone, Tokyo	5 452 \$
	Participation à titre de conférencier au <i>Annual Meeting</i> de l'APTA	Los Angeles	2 932 \$
	Participation au congrès de l'ACTU	Vancouver	2 145 \$
Marvin Rotrand	Participation au <i>MENA Transport congress & Exhibition</i> de l'UITP	Dubaï	3 607 \$
	Participation au <i>Asia-Pacific Assembly</i> de l'UITP	Kuala Lumpur	2 262 \$
	<i>Board Meetings</i> de l'UITP	Moscou	4 978 \$
	Congrès d'automne de l'ACTU	Vancouver	4 103 \$
	Congrès SITCE de l'UITP	Singapour	2 493 \$

DÉPENSES POUR LES MISSIONS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION

Nom	Raison du voyage	Destination	Total
Luc Tremblay	Participation au comité de gestion et au CA de l'ACTU du Québec (membre du CA et comité de gestion) ainsi qu'au CA de l'AVT à Québec (membre du comité des associés)	Québec	226 \$
	Participation au congrès annuel de l'ACTU (membre du CA et du comité exécutif)	Halifax	2 302 \$
	Activités de l'ACTU (membre du CA et du comité exécutif)	Ottawa	858 \$
	Participation au colloque annuel de l'APTA (membre du CA)	Los Angeles	3 288 \$
François Chamberland	Participation à la rencontre du comité des métros de l'UITP à titre de président du sous-comité Matériel roulant division métro	Barcelone	3 736 \$
	Participation à la réunion annuelle du sous-comité Matériel roulant de l'UITP à titre de secrétaire du sous-comité.	Barcelone	2 688 \$
	Participation au forum International du Rail de l'UITP	New York	1 708 \$
René Amilcar	Participation au <i>Bus Conference</i> de l'UITP	Prague	2 630 \$
	Participation au <i>Bus Conference</i> de l'UITP	Stuttgart	2 149 \$
Marie-Claude Léonard	Participation à la 67 ^e réunion annuelle du sous-comité Exploitation de la Division des métros de l'UITP	Marseille	2 492 \$
	Participation à la rencontre Nova à Lisbonne	Lisbonne	3 679 \$
	Participation à la 68 ^e réunion annuelle du sous-comité Exploitation de la division des métros de l'UITP	Vienne	2 974 \$
Luc Lamontagne	Assister au Sommet <i>CIO & Executive Summit 2016-Gartner</i>	Toronto	1 404 \$
	Rencontre du groupe <i>CIO Transit Consortium</i>	New York	1 258 \$

L'éthique à la STM

La première version de notre code d'éthique a été adoptée le 17 novembre 1988 et sa dernière mise à jour date de 2011. Le code doit servir de guide aux décisions éthiques pour :

- nos employés et ceux de notre filiale Transgesco s.e.c.;
- les administrateurs et membres externes des différents comités de son conseil d'administration.

Il est à noter que toute personne qui transige avec la Société ou lui offre des services doit elle aussi en respecter les dispositions.

Le code d'éthique spécifie notamment que la STM :

- place le service à la clientèle au premier rang de ses priorités;
- considère la sécurité des personnes comme primordiale et n'acceptera aucun compromis qui puisse la mettre en péril;
- ne tolère aucune forme de profilage racial.

L'entreprise y précise ses attentes envers ses employés en la matière, soit :

- une adhésion sans réserve à son engagement envers la clientèle en s'en faisant les ambassadeurs;
- de servir la clientèle avec respect et dignité;
- d'être sensible à la réalité de la diversité de la population desservie par la Société ainsi qu'à son caractère multiculturel.

Le conseil d'administration est responsable de l'adoption du code d'éthique et de son contenu. Le Secrétariat corporatif appuie les employés, les gestionnaires ainsi que les travaux du conseil d'administration et de ses comités dans ce domaine.

Des gestes concrets favorisant l'éthique

L'éthique est une valeur qui est bien ancrée dans notre culture. Chaque année le Secrétariat corporatif et direction – Affaires juridiques met en place une série de stratégies visant à faire en sorte que l'esprit du code d'éthique constitue une source de réflexion pour les employés. Il s'agit notamment :

- de la présentation du code d'éthique dans le cadre du programme de formation obligatoire pour tout nouveau gestionnaire;
- d'un programme de formation continue sur les aspects légaux et administratifs de la STM auquel ont participé plus de 5 024 participants au 31 décembre 2016. Une première dans tout le secteur municipal québécois;
- de séances d'échange et de sensibilisation sur l'éthique permettant de répondre aux questions d'employés provenant de groupes d'emploi pour lesquels l'éthique peut constituer un enjeu;
- d'un processus rigoureux de vérification en matière de gestion contractuelle;
- de la mise en ligne d'outils conviviaux sur Intranet visant à informer les employés de la marche à suivre dans le cadre d'un processus de prise de décision éthique.

Processus de déclaration d'intérêts

Nous nous sommes dotés d'un rigoureux processus de déclaration d'intérêts qui a pris de l'ampleur avec les années. Les personnes suivantes remplissent toutes un document visant à obtenir les informations pertinentes pour pouvoir assurer une bonne conciliation entre leurs intérêts personnels et leurs fonctions officielles dans notre organisation. Il s'agit :

- des membres du conseil d'administration et des membres externes de ses comités, depuis 2009;
- des gestionnaires de la haute direction, depuis 2010;
- de l'ensemble du personnel de notre filiale Transgesco s.e.c., depuis 2010;
- des principaux membres du personnel des firmes partenaires de nos bureaux de projet, depuis 2012;
- de certaines catégories d'employés occupant des postes qui sont associés aux processus d'octroi de contrat, sur une base volontaire depuis 2013.

Le Secrétariat corporatif procède à l'analyse de chaque déclaration d'intérêts et, lorsque requis, communique avec son auteur pour lui offrir conseils et soutien en matière d'éthique.

L'accès à l'information et protection des renseignements personnel à la STM

Le Secrétariat corporatif traite les demandes d'accès à des documents conformément à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*. Au cours de l'année 2016, 362 demandes d'accès ont été reçues. Le tableau suivant présente un bilan de leur traitement :

Demandes reçues	362
Informations personnelles	165
Services à la clientèle	21
Gestion des projets de la STM	14
Exploitation	67
Gestion générale	17
Désistements ou références à d'autres organismes	78

Totaux selon les statuts

Divulgations	228
Inexistants	22
Réponses partielles	8
Refus	26

Demandes de révision devant la CAI

3

Délai moyen de traitement

18 jours

Motifs de refus

Les motifs de refus d'accès aux documents détenus par la STM qui ont été invoqués concernaient ou contenaient notamment :

- Des notes personnelles, ébauches, brouillons ou autres documents de même nature;
- Des renseignements de nature commerciale;
- Des informations relatives à des tiers ayant refusé la divulgation d'informations;
- Des avis et des recommandations faits depuis moins de 10 ans par ses membres;
- Des analyses et des épreuves dans le cadre d'un processus décisionnel;
- Des renseignements personnels.

Totaux selon les types de demandeurs

Médias	52
Personnes physiques (incluant les employés de la STM)	100
Personnes morales	210

Notes générales

Renseignement personnel : dans un document, sont personnels les renseignements qui concernent une personne physique et permettent de l'identifier.

Délai légal : le délai légal pour répondre à une demande d'accès à l'information est fixé à un maximum de 20 jours à partir de la réception de la demande par l'organisme. Le responsable de l'accès peut demander une prolongation n'excédant pas 10 jours.

Informations financières

Table des matières

52	Aperçu financier et revue financière (non audités) des états financiers consolidés
60	Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière
61	Rapport de l'auditeur indépendant
63	Rapport de l'auditeur indépendant du vérificateur général de la Ville de Montréal
65	États financiers consolidés
65	État consolidé des résultats
66	Conciliations à des fins fiscales
	Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé
	(Déficit) excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé
68	État consolidé de la situation financière
69	État consolidé de la variation de la dette nette
70	État consolidé des flux de trésorerie
71	Charges par objet consolidées
72	Notes complémentaires
98	Tableaux complémentaires
	Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé
	Tableau 2 - Endettement total net à long terme consolidé

Aperçu financier et revue financière (non audités) des états financiers consolidés

La revue financière 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 revue contient des énoncés basés sur des estimations et des hypothèses.

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

Aperçu financier consolidé de la STM (non audité)

(en milliers de dollars)

	Budget	2016	2015
	(note 27)		(redressé, note 3)
RÉSULTATS			
Revenus de fonctionnement	1 384 532	1 365 461	1 340 755
Revenus d'investissement	538 638	444 458	731 577
Charges	1 596 244	1 638 475	1 650 581
Excédent de l'exercice	326 926	171 444	421 751
SITUATION FINANCIÈRE			
Actifs financiers		2 468 435	2 198 027
Passifs		3 819 133	3 391 805
Dette nette		(1 350 698)	(1 193 778)
Actifs non financiers		4 313 316	3 984 952
Excédent accumulé		2 962 618	2 791 174
FLUX DE TRÉSORERIE			
Activités de fonctionnement		361 838	336 819
Activités d'investissement en immobilisations		(559 547)	(562 747)
Activités de placement		(55 898)	(102 719)
Activités de financement		244 633	319 554
Trésorerie		14 906	23 880
INFORMATIONS À DES FINS FISCALES			
Excédent de fonctionnement	-	1 327	-
(Déficit) excédent d'investissement	-	(73 422)	31 155
Endettement total net à long terme		845 943	745 771
INFORMATIONS ADDITIONNELLES			
(en milliers de dollars)			
	Budget	2016	2015
Acquisitions d'immobilisations	626 703	667 566	884 515
Émission de dette à long terme		296 600	467 442
Rendement du fonds d'amortissement	3,00 %	1,63 %	2,53 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à court terme		0,84 %	0,83 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à long terme		3,80 %	3,93 %

Revue financière (non auditée)

ANALYSE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉS

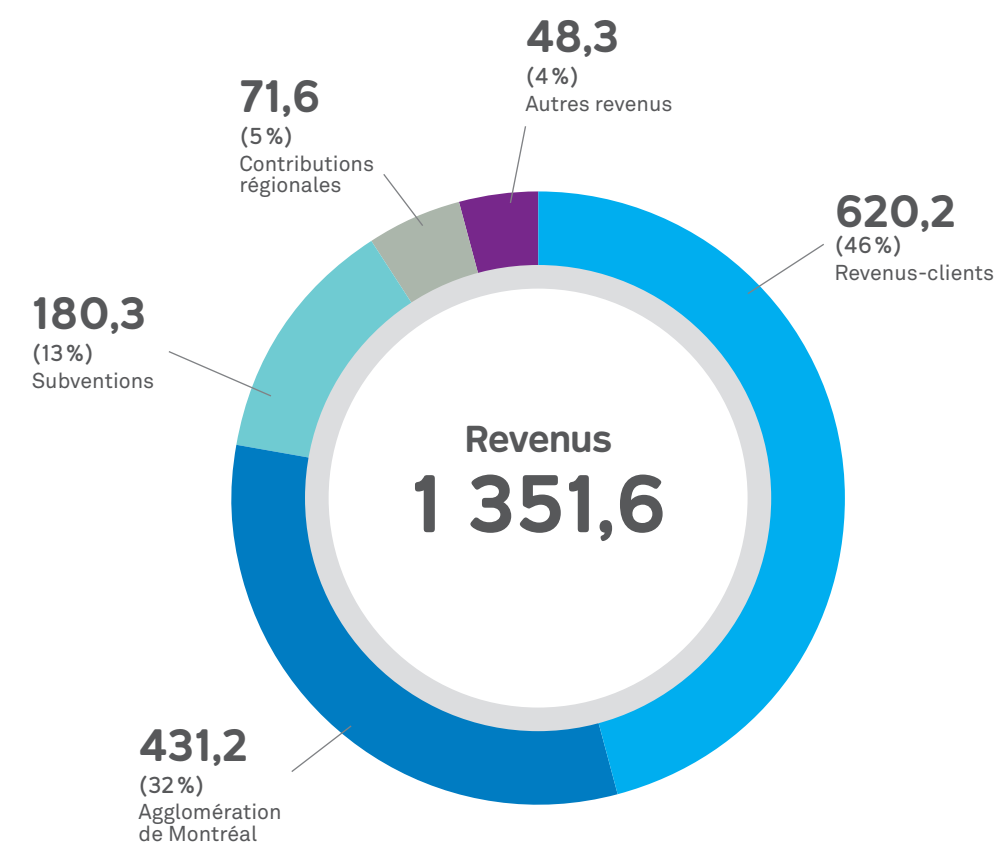
Les informations financières présentées ci-dessous sous la dénomination « Résultats d'exploitation à des fins fiscales consolidés » proviennent de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidés. Elles sont regroupées de façon à inclure dans les revenus et les charges les éléments de conciliation à des fins fiscales afin d'en faciliter sa compréhension.

	Budget	2016	2015
	(note 27)		(redressé, note 3)
REVENUS			
Revenus-clients	622 545	620 166	613 210
Contribution de l'agglomération de Montréal	429 800	431 201	417 986
Subventions	184 480	180 279	174 956
Contributions régionales	83 903	71 603	66 017
Excédent reporté	-	-	3 932
Autres revenus	44 806	48 353	47 566
	1 365 534	1 351 602	1 323 667
CHARGES			
Rémunération	870 376	865 491	860 314
Énergie, taxes et permis	126 645	106 964	110 494
Services professionnels	99 627	104 560	96 484
Matériel et fournitures	59 446	63 891	62 311
Location	8 408	13 208	11 559
Intérêts et frais de financement	179 504	171 002	163 114
Dépenses diverses	21 528	25 159	19 391
	1 365 534	1 350 275	1 323 667
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	1 327	-

La STM a entamé l'année 2016 avec un budget équilibré de 1,4 G\$. En date du 31 décembre 2016, les résultats financiers affichent un léger excédent de 1,3 M\$ qui découle des efforts internes pour freiner la progression des charges et a ainsi permis de limiter la hausse des tarifs à 1% au 1er juillet 2016.

ANALYSE DES REVENUS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES

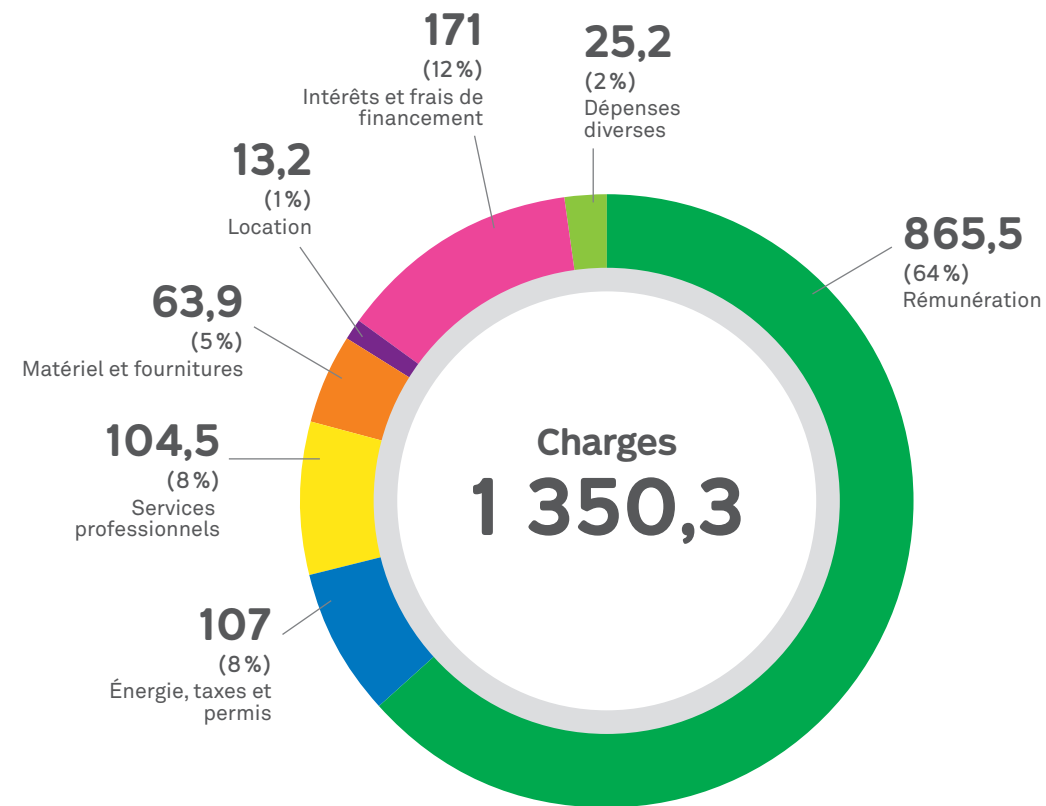
RÉPARTITION DES REVENUS D'EXPLOITATION (EN MILLIONS DE \$)



Les principales sources de revenus d'exploitation sont les revenus-clients, la contribution de l'agglomération de Montréal et les subventions du gouvernement du Québec. Par rapport à 2015, ils ont connu une hausse de 27,9 M\$ laquelle provient essentiellement de l'agglomération de Montréal (13,2 M\$) et des revenus-clients (7 M\$).

ANALYSE DES CHARGES D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES

RÉPARTITION DES CHARGES D'EXPLOITATION (EN MILLIONS DE \$)



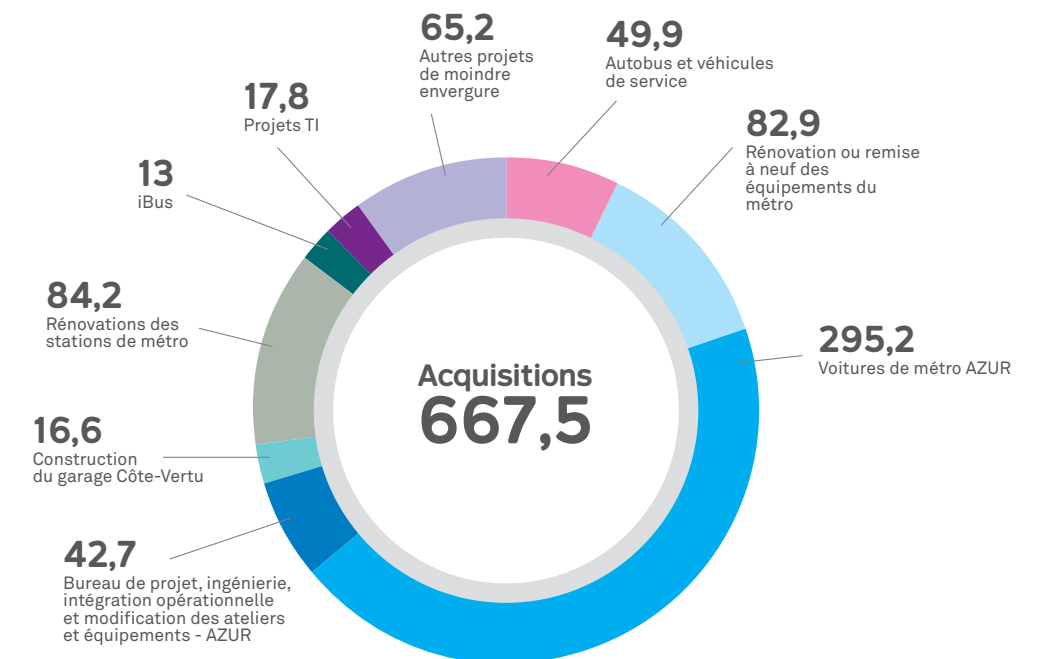
La rémunération, laquelle comprend les salaires, les avantages sociaux et les charges sociales, représente près des deux tiers des charges d'exploitation. Grâce aux efforts de tous les secteurs de l'entreprise, la croissance des charges d'exploitation par rapport à 2015 a été contenue à 2%.

ANALYSE DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT ET DU FINANCEMENT

Acquisition d'immobilisations

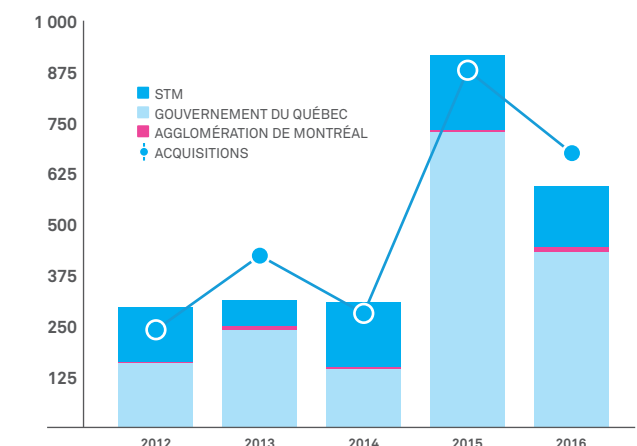
Les nouvelles voitures de métro AZUR représentent à elles seules presque la moitié des acquisitions d'immobilisations de l'année. Les autres acquisitions se détaillent comme suit:

ACQUISITION D'IMMOBILISATIONS (EN MILLIONS DE \$)



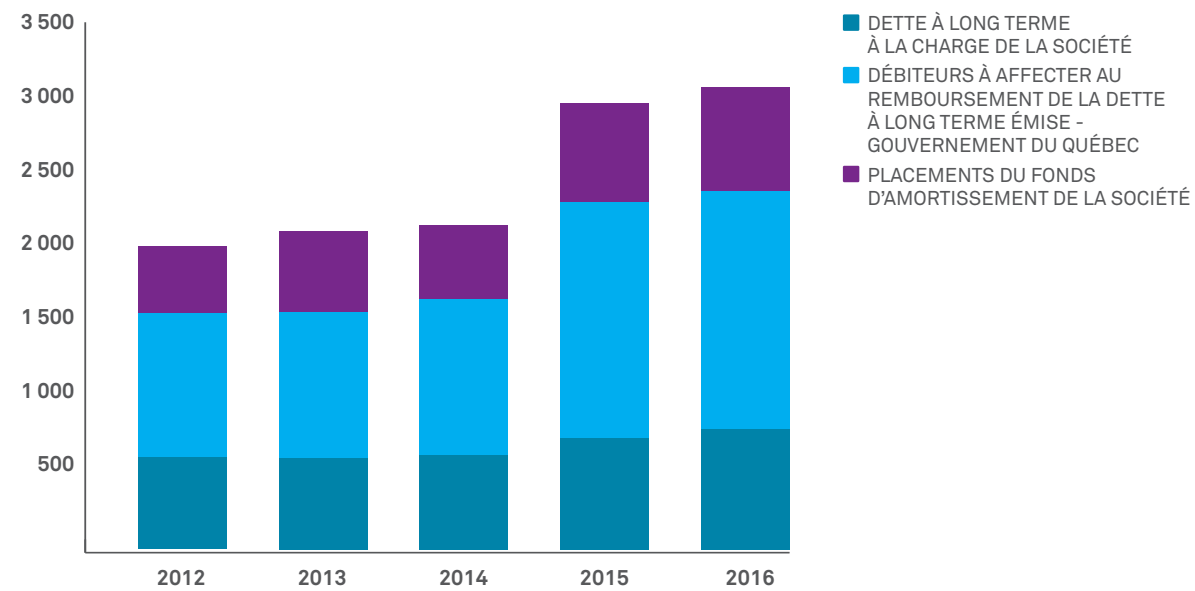
La principale source de financement des immobilisations provient des revenus d'investissement qui sont constitués des subventions du gouvernement du Québec découlant des programmes d'aide gouvernementale relatifs aux immobilisations, soit le PAGTCP et la SOFIL. Les autres sources de financement sont les émissions de dette à long terme, les activités de fonctionnement et les soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés.

FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS (EN MILLIONS DE \$)



Financement

DETTE À LONG TERME

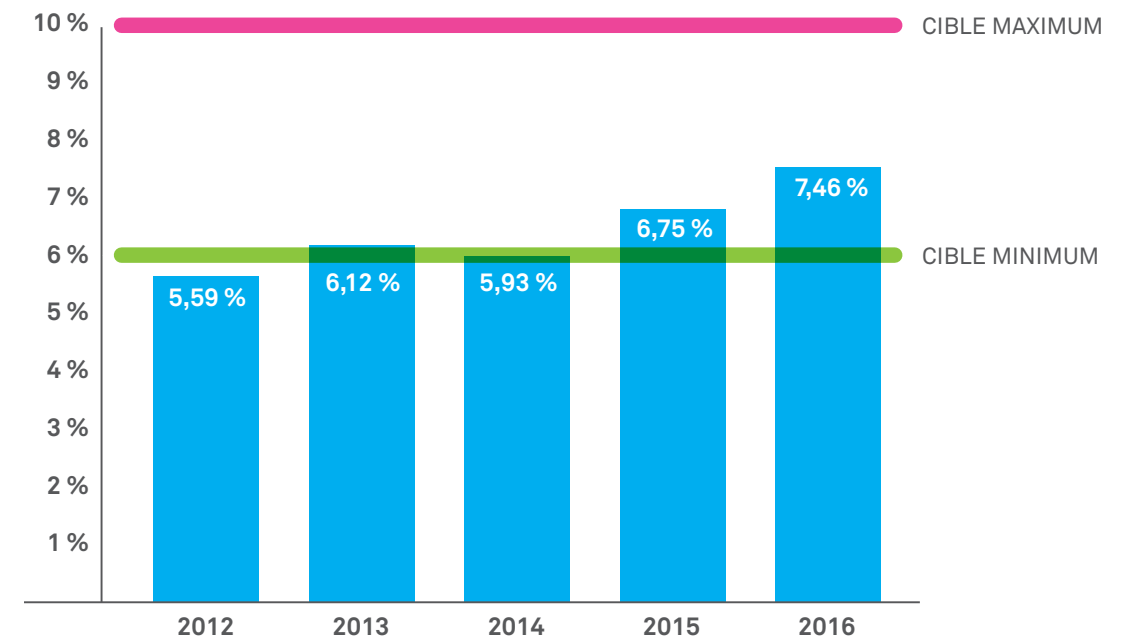


Tel que mentionné précédemment, la Société finance la majeure partie de ses immobilisations par l'émission de dettes à long terme. Les remboursements (capital et intérêts) sont subventionnés selon les modalités des programmes d'aide du gouvernement du Québec.

La dette à long terme à la charge de la Société, qui est en augmentation par rapport à 2015, est la résultante de la dette brute déduction faite des sommes à recouvrer du gouvernement du Québec en vertu des différents programmes d'aide ainsi que des montants accumulés au fonds d'amortissement.

Financement (suite)

RATIO D'ENDETTEMENT



Le ratio d'endettement représente la part des charges d'exploitation nettes qui est consacrée au service de dette net. La tendance de ce ratio est relativement 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 consacrées au service de la dette net est raisonnable.

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 2016 inclus dans le rapport financier annuel de la Société de transport de Montréal ont été déposés par la trésorière qui en atteste la véracité, lors de la séance du conseil d'administration du 7 avril 2017.

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.

Le directeur général et la trésorière attestent que la direction maintient des systèmes de contrôle internes de qualité qui ont pour objet de fournir une assurance raisonnable que les états financiers publiés donnent une image fidèle de la Société et ne contiennent pas de fausses informations. Ils attestent également de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

C'est principalement par l'intermédiaire de son comité d'audit, 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 d'audit examine les états financiers consolidés dressés par la trésorière et en recommande leur approbation au conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été audités conjointement par Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L. dont les services ont été retenus par le conseil d'administration sur recommandation du comité d'audit et par la vérificatrice générale de la Ville de Montréal.



Luc Tremblay, CPA, CA

Directeur général



Linda Lebrun, CPA, CA

Trésorière et directrice exécutive
Planification, finances 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, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2016, et les états consolidés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

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 (suite)

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Montréal au 31 décembre 2016 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le fait que la Société de transport de Montréal inclut dans ses états financiers certaines informations financières à des fins fiscales. Ces informations, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et présentées aux sections « Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé » et « (Déficit) excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé » de même qu'au « Tableau 1 – Excédent accumulé consolidé » et au « Tableau 2 – Endettement total net à long terme consolidé ». La direction a choisi de présenter ces informations, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

Autre point

Les états financiers consolidés de la Société de transport de Montréal pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015 ont été audités par un autre auditeur qui a exprimé une opinion avec réserve en date du 7 avril 2016.

*Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C.R.L.*¹

¹ CPA auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A111208
Montréal, le 7 avril 2017



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, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2016, et les états consolidés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

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

Un audit implique la mise en 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.

Rapport de l'auditeur indépendant (suite)

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Montréal au 31 décembre 2016, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que la Société de transport de Montréal inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières établies à des fins fiscales. Ces informations, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et présentées aux sections « Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé » et « (Déficit) excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé » de même qu'au « Tableau 1 – Excédent accumulé consolidé » et au « Tableau 2 – Endettement total net à long terme consolidé ». La direction a choisi de présenter ces informations, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

La vérificatrice générale de la Ville de Montréal,

Michèle Galipeau, CPA auditrice, CA

Michèle Galipeau, CPA auditrice, CA
Montréal, le 7 avril 2017

État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

			2016	2015
	Notes	Budget	Réalisations	Réalisations
		(note 27)		(redressé, note 3)
REVENUS				
Fonctionnement				
Revenus-clients	4	622 545	620 166	613 210
Contribution de l'agglomération de Montréal	5	429 800	431 201	409 100
Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal		-	-	8 886
Subventions	6	184 480	180 279	174 956
Contributions régionales	7	83 903	71 603	66 017
Autres revenus	8	63 804	62 212	68 586
		1 384 532	1 365 461	1 340 755
Investissement				
Contribution de l'agglomération de Montréal		15 804	14 182	4 915
Subventions	6	522 834	430 276	726 662
		538 638	444 458	731 577
		1 923 170	1 809 919	2 072 332
CHARGES				
Service bus et métro		1 417 633	1 470 303	1 484 619
Service de transport adapté		74 253	71 476	69 466
Intérêts et frais de financement	9	104 358	96 696	96 496
		1 596 244	1 638 475	1 650 581
Excédent de l'exercice		326 926	171 444	421 751
Solde de l'excédent accumulé au début de l'exercice initialement établi			2 848 154	2 414 301
Redressement aux exercices antérieurs	3		(56 980)	(44 878)
Excédent accumulé au début de l'exercice, redressé			2 791 174	2 369 423
Excédent accumulé à la fin de l'exercice			2 962 618	2 791 174

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé

Exercice terminé le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

		2016	2015
	Budget	Réalisations	Réalisations
	(note 27)		(redressé, note 3)
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	326 926	171 444	421 751
Moins : revenus d'investissement	(538 638)	(444 458)	(731 577)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(211 712)	(273 014)	(309 826)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Produit de cession	-	36	175
Amortissement	212 276	228 120	210 691
Perte (gain) sur cession	-	44	(167)
	212 276	228 200	210 699
Financement			
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(197 416)	(197 214)	(130 923)
Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement	178 338	181 938	163 252
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	2 147	4 232
	(19 078)	(13 129)	36 561
Affectations			
Activités d'investissement	(22 864)	(38 856)	(30 544)
Fonds de roulement	-	-	(472)
Excédent de fonctionnement non affecté	-	-	3 932
Dépenses constatées à pourvoir	96 945	154 024	192 369
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs - Fonds d'amortissement	(55 567)	(55 898)	(102 719)
	18 514	59 270	62 566
	211 712	274 341	309 826
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	1 327	-

Les notes et tableaux complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

(Déficit) excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé

Exercice terminé le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

		2016	2015
	Note	Budget	Réalisations
		(note 27)	(redressé, note 3)
REVENUS D'INVESTISSEMENT		538 638	731 577
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Acquisitions	19	(626 703)	(667 566)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement		63 426	110 830
Affectations			
Activités de fonctionnement		22 864	38 856
Fonds de roulement		1 775	-
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés		-	-
		24 639	38 856
		(538 638)	(517 880)
(Déficit) excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales		-	(73 422)
			31 155

Les notes et tableaux complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

	Notes	2016	2015
			(redressé, note 3)
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		14 906	23 880
Placements du fonds d'amortissement	10	662 973	607 075
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir		15 259	14 310
Subventions à recevoir	11	1 665 430	1 433 473
Contributions régionales à recevoir	12	20 056	26 076
Autres débiteurs	13	89 811	69 449
Actif au titre des avantages sociaux futurs	14	-	23 764
		2 468 435	2 198 027
PASSIFS			
Emprunts temporaires	15	366 517	204 836
Créditeurs et frais courus	16	228 632	209 898
Revenus reportés	17	66 962	46 971
Dette à long terme	18	3 014 433	2 930 100
Passif au titre des avantages sociaux futurs	14	142 589	-
		3 819 133	3 391 805
DETTE NETTE		(1 350 698)	(1 193 778)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	19	3 908 004	3 468 638
Stocks		39 442	41 057
Autres actifs non financiers	20	365 870	475 257
		4 313 316	3 984 952
EXCÉDENT ACCUMULÉ		2 962 618	2 791 174

Engagements (note 23)

Éventualités (note 24)

État consolidé de la variation de la dette nette

Exercice terminé le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

	Budget	2016	2015
			(redressé, note 3)
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	326 926	171 444	421 751
Variation des immobilisations			
Acquisitions	(626 703)	(667 566)	(884 515)
Produit de cession	-	36	175
Amortissement	212 276	228 120	210 691
Perte (gain) sur cession	-	44	(167)
	(414 427)	(439 366)	(673 816)
Variation des stocks	-	1 615	(804)
Variation des autres actifs non financiers	-	109 387	(91 826)
	-	111 002	(92 630)
Variation de la dette nette	(87 501)	(156 920)	(344 695)
Dette nette initialement établie au début de l'exercice		(1 136 798)	(804 205)
Redressement aux exercices antérieurs		(56 980)	(44 878)
Dette nette redressée au début de l'exercice		(1 193 778)	(849 083)
Dette nette à la fin de l'exercice		(1 350 698)	(1 193 778)

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

	Note	2016	2015
			(redressé, note 3)
Activités de fonctionnement			
Excédent de l'exercice		171 444	421 751
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		228 120	210 691
Perte (gain) sur cession d'immobilisations		44	(167)
		399 608	632 275
Variation nette des éléments hors caisse	21	(37 770)	(295 456)
		361 838	336 819
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisitions		(667 566)	(464 930)
Produit de cession		36	175
Variation des dépôts pour l'achat de voitures de métro		137 062	(68 113)
Variation des autres dépôts pour l'achat d'immobilisations		(29 079)	(29 879)
		(559 547)	(562 747)
Activités de placement			
Amortissement des primes et escomptes sur les placements du fonds d'amortissement		3 817	3 714
Acquisitions de placements du fonds d'amortissement		(111 315)	(106 433)
Produit de cession de placements du fond d'amortissement		51 600	-
		(55 898)	(102 719)
Activités de financement			
Variation nette des emprunts temporaires		161 681	(22 839)
Émission de dette à long terme		296 600	467 442
Remboursement du prêt à Investissement Québec		(15 053)	-
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements		(197 214)	(130 923)
Variation des frais d'émission de la dette à long terme		(1 381)	5 874
		244 633	319 554
Diminution de la trésorerie		(8 974)	(9 093)
Trésorerie au début de l'exercice		23 880	32 973
Trésorerie à la fin de l'exercice		14 906	23 880

La trésorerie est constituée uniquement de l'encaisse.
Voir les renseignements complémentaires à la note 21.

Les notes et tableaux complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

		2016	2015
	Budget	Réalisations	Réalisations
Rémunération	653 755	654 662	647 648
Charges sociales	313 566	360 427	401 958
Biens et services	312 289	298 730	293 381
Intérêts et frais de financement			
Frais de financement à court terme	1 476	382	2 924
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
de la Société	22 648	21 380	15 581
du gouvernement du Québec	80 234	74 934	77 991
	104 358	96 696	96 496
Amortissement des immobilisations	212 276	228 120	210 691
Autres	-	(160)	407
	1 596 244	1 638 475	1 650 581

Les notes et tableaux complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(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* (RLRQ, 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. 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 présentés aux titres des revenus, des charges, des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités. 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, la provision pour mauvaises créances, les passifs au titre des sites contaminés, les hypothèses actuarielles 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 2016

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

e) Constatation des revenus

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

Les subventions incluses dans les revenus de fonctionnement et les contributions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces sommes sont remplies, dans la mesure où elles ont été autorisées et qu'une estimation raisonnable des montants est possible.

Les subventions incluses dans les revenus d'investissement sont constatées à titre de revenus lors de l'enregistrement des charges et des coûts d'immobilisations auxquels ils se rapportent, dans la mesure où ils ont été autorisés par le cédant 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 autres revenus sont comptabilisés lorsque l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée.

f) 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.

g) 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 l'obligation au titre des prestations constituées 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 de trois 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 des écarts par rapport aux résultats prévus 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 2016, cette durée de service moyenne restante pondérée est de 12,5 ans alors que la période restante d'espérance de vie pondérée est de 20,2 ans.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

h) 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.

i) 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 à 40 ans
Infrastructures du métro	20 à 100 ans
Infrastructures locales et régionales	10 à 40 ans
Matériel roulant - voitures de métro	40 et 60 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.

j) 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.

k) 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 et sont présentés dans l'état consolidé des résultats dans les charges, à titre d'intérêts et frais de financement.

l) Passif au titre des sites contaminés

La Société comptabilise un passif au titre des sites contaminés dont elle est responsable de la décontamination lorsqu'il existe une norme environnementale, que la contamination dépasse cette norme, qu'il est prévu que des avantages économiques seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable des montants en cause.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

m) Instruments financiers dérivés

La Société conclut périodiquement des contrats de swaps de devises, de taux d'intérêt et de 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). 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. 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.

n) 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 non consolidées, approuvées le 17 novembre 2015, ajustées conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

3. REDRESSEMENT AUX EXERCICES ANTÉRIEURS

Au cours de l'exercice, la Société a revu la comptabilisation de ses subventions à recevoir liées aux immobilisations notamment sur la part du rendement généré par les placements du fonds d'amortissement attribuable au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). Ces éléments ont eu pour conséquence :

Redressement de l'excédent accumulé consolidé

	2016	2015
Excédent accumulé initialement établi au début	2 848 154	2 414 301
Subventions à recevoir	(56 980)	(44 878)
Excédent accumulé redressé au début	2 791 174	2 369 423

Redressement de l'état consolidé des résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	Soldes initialement établis	Diminution	Soldes redressés
REVENUS			
Fonctionnement			
Revenus-clients	613 210	-	613 210
Contribution de l'agglomération de Montréal	409 100	-	409 100
Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal	8 886	-	8 886
Subventions	174 956	-	174 956
Contributions régionales	66 017	-	66 017
Autres revenus	68 586	-	68 586
	1 340 755	-	1 340 755
Investissement			
Contribution de l'agglomération de Montréal	4 915	-	4 915
Subventions	738 764	(12 102)	726 662
	743 679	(12 102)	731 577
	2 084 434	(12 102)	2 072 332
CHARGES			
Service bus et métro	1 484 619	-	1 484 619
Service de transport adapté	69 466	-	69 466
Intérêts et frais de financement	96 496	-	96 496
	1 650 581	-	1 650 581
Excédent de l'exercice	433 853	(12 102)	421 751

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

3. REDRESSEMENT AUX EXERCICES ANTÉRIEURS (SUITE)

Redressement de l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2015

	Soldes initialement établis	Diminution	Soldes redressés
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse	23 880	-	23 880
Placements du fonds d'amortissement	607 075	-	607 075
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir	14 310	-	14 310
Subventions à recevoir	1 490 453	(56 980)	1 433 473
Contributions régionales à recevoir	26 076	-	26 076
Autres débiteurs	69 449	-	69 449
Actif au titre des avantages sociaux futurs	23 764	-	23 764
	2 255 007	(56 980)	2 198 027
PASSIFS			
Emprunts temporaires	204 836	-	204 836
Créditeurs et frais courus	209 898	-	209 898
Revenus reportés	46 971	-	46 971
Dettes à long terme	2 930 100	-	2 930 100
	3 391 805	-	3 391 805
DETTE NETTE	(1 136 798)	(56 980)	(1 193 778)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	3 468 638	-	3 468 638
Stocks	41 057	-	41 057
Autres actifs non financiers	475 257	-	475 257
	3 984 952	-	3 984 952
EXCÉDENT ACCUMULÉ	2 848 154	(56 980)	2 791 174

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

4. REVENUS-CLIENTS	2016	2015
Service bus et métro	549 233	543 849
Service de transport adapté	5 322	5 015
Revenus régionaux ^(a)	65 611	64 346
	620 166	613 210

^(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. CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	2016	2015
Fonctionnement		
Contribution selon budget approuvé	429 800	409 100
Contribution extraordinaire pour mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal ^(a)	1 401	-
	431 201	409 100

^(a) Contribution municipale extraordinaire au montant maximal de 1,8 M\$ autorisée par le conseil d'agglomération de Montréal en 2016 pour les mesures de mitigation dans l'axe Turcot-Bonaventure-Champlain.

6. SUBVENTIONS	2016	2015
Fonctionnement		(redressé, note 3)
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	72 842	75 318
Programme d'aide au développement du transport collectif ^(b)	50 268	48 544
Programme de subvention au transport adapté ^(c)	39 998	41 229
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	2 379	2 673
Mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal ^(e)	8 930	5 784
Cité-Mobilité ^(f)	5 622	223
Autres	240	1 185
	180 279	174 956
Investissement		
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	346 859	696 708
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	79 287	27 330
Mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal ^(e)	4 130	1 581
Autres	-	1 043
	430 276	726 662
	610 555	901 618

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

6. 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 50 % et 100 %.

^(b) Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)

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.

^(c) Programme de subvention au transport adapté

En vertu de ce programme, la Société est admissible à une subvention qui comprend une enveloppe de base ainsi qu'un montant alloué en fonction de la croissance des déplacements réalisés 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 et SOFIL-3).

^(e) Mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal

En vertu d'une entente avec le gouvernement du Québec visant le financement 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 déployées près de l'échangeur Turcot, du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure ainsi que sur les boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX. D'autres mesures comme les rabais tarifaires sur les titres offerts à la clientèle et l'amélioration de certaines infrastructures (stations de métro, terminus, voies réservées et stationnements incitatifs) sont financées par le biais de cette entente.

^(f) Cité-Mobilité

En vertu d'une entente avec le gouvernement du Québec, la Société est admissible à une subvention permettant de collaborer au programme international Cité-Mobilité. Ce programme vise à tester de nouvelles technologies dans les conditions réelles d'exploitation et d'en évaluer les impacts sur la planification, les opérations, l'entretien, les coûts et, surtout, l'amélioration du service à la clientèle. Trois bus entièrement électriques seront mis en service dans le cadre de ce projet.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

7. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES	2016	2015
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	39 754	39 610
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines ^(a)	3 933	4 032
Quote-part de la taxe sur les carburants ^(b)	24 535	18 517
Intégration tarifaire ^(c)	2 964	3 468
Service de transport adapté ^(d)	417	390
	71 603	66 017

^(a) **Bus et métro**

Aide pour les déplacements effectués sur le réseau de transport métropolitain par métro et par bus.

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

La révision du cadre financier du transport collectif métropolitain a été entérinée par l'entente CMM en février 2010. Le décret 602-2015 fixe les modalités de partage de la majoration de la taxe sur l'essence pour les années 2014 à 2016.

^(c) **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.

^(d) **Service de transport adapté**

Aide financière pour chaque déplacement adapté métropolitain admissible.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

8. AUTRES REVENUS	2016	2015
Publicité	31 286	31 522
Revenus du fonds d'amortissement	13 936	20 960
Frais administratifs sur vente de cartes OPUS	5 539	4 966
Autres	11 451	11 138
	62 212	68 586

9. INTÉRÊTS ET FRAIS DE FINANCEMENT

	2016	2015
Frais de financement à court terme	382	2 924
Intérêts sur la dette à long terme	96 314	93 572
	96 696	96 496

10. PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT

	2016	2015
Encaisse	78 235	36 155
Obligations et coupons d'obligations	581 723	568 277
Intérêts à recevoir	3 015	2 643
	662 973	607 075

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

	2016		2015	
	Obligations et coupons d'obligations	Taux d'intérêt nominal pondéré	Obligations et coupons d'obligations	Taux d'intérêt nominal pondéré
2016	-	-	111 623	2,72 %
2017	76 497	2,12 %	81 049	3,13 %
2018	17 547	2,69 %	26 131	2,92 %
2019	131 225	3,85 %	128 709	3,76 %
2020	42 988	2,34 %	64 869	2,94 %
2021	62 288	2,31 %	-	-
1 à 5 ans	330 545	2,90 %	412 381	3,17 %
6 à 10 ans	207 283	2,47 %	79 120	3,38 %
11 à 15 ans	-	-	-	-
16 à 20 ans	43 895	4,12 %	76 776	4,11 %
21 ans et plus	-	-	-	-
	581 723		568 277	

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

11. SUBVENTIONS À RECEVOIR	2016	2015
Gouvernement du Québec		(redressé, note 3)
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme ^(a)	1 580 433	1 381 145
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes	10 178	10 620
Programme de subvention au transport adapté	13 481	13 709
Programme de financement des infrastructures locales du Québec	38 330	8 428
Mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal	12 968	16 486
Programme d'aide au développement du transport collectif	6 326	2 607
Cité-Mobilité	3 714	223
Autres	-	255
	1 665 430	1 433 473

^(a) Un montant de 103,2 M\$ est relatif au programme SOFIL (82,4 M\$ en 2015).

Les encaissements des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme relativement à la dette à long terme émise au montant de 1 630,6 M\$ (1 629,9 M\$ en 2015) s'établissent comme suit :

	2016			2015		
	Encaissements	Refinancement	Taux d'intérêt nominal pondéré	Encaissements	Refinancement	Taux d'intérêt nominal pondéré
2016	-	-	-	195 630	-	3,92 %
2017	208 438	-	3,76 %	189 851	5 053	3,92 %
2018	180 216	1 765	3,59 %	163 082	6 819	3,77 %
2019	181 120	2 056	3,60 %	163 986	7 109	3,77 %
2020	154 575	2 353	3,35 %	137 927	7 407	3,54 %
2021	121 482	5 029	3,12 %	-	-	-
1 à 5 ans	845 831	11 203	3,52 %	850 476	26 388	3,80 %
6 à 10 ans	345 530	90 973	3,09 %	348 470	100 714	3,39 %
11 à 15 ans	136 435	91 568	3,07 %	97 778	101 650	3,34 %
16 à 20 ans	97 283	11 798	2,77 %	77 123	27 323	3,16 %
21 ans et plus	-	-	-	-	-	-
	1 425 079	205 542	3,29 %	1 373 847	256 075	3,59 %

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

12. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES À RECEVOIR	2016	2015
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro	20 087	19 988
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines	1 816	1 987
Quote-part de la taxe sur les carburants	(4 857)	575
Intégration tarifaire	2 988	3 460
Service de transport adapté	22	66
	20 056	26 076

13. AUTRES DÉBITEURS	2016	2015
Revenus régionaux	10 081	5 715
Réclamations de taxes aux gouvernements	16 573	9 638
Comptes clients généraux	63 157	54 096
	89 811	69 449

Une provision pour mauvaises créances de 7,2 M\$ (7,5 M\$ en 2015) a été déduite des comptes clients généraux.

14. (PASSIF) ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS	2016	2015
Régimes de retraite à prestations déterminées	1 870	159 050
Autres types de régimes	(144 459)	(135 286)
	(142 589)	23 764

Les charges relatives aux régimes à prestations déterminées se chiffrent à 242,0 M\$ (285,4 M\$ en 2015). Voir la présente note au point f.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

14. (PASSIF) ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

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 12,3 % pour la Société alors que pour le Régime CSN, le taux est de 8,94 % pour les employés et de 8,82 % 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 2014.

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 régimes complémentaires aux prestations versées par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) ainsi que le maintien des protections d'assurance lors de certaines absences prolongées. Ces avantages varient dépendamment du groupe d'emploi auquel appartient un employé.

La Société évalue ses obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre de chaque année.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

14. (PASSIF) 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 consolidé de la situation financière

	2016		2015	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Valeur actuarielle des actifs des régimes (voir d)	4 515 174	-	4 203 140	-
Obligation au titre des prestations constituées (voir e)	(4 169 449)	(155 243)	(4 067 515)	(144 674)
Situation de capitalisation (déficit)	345 725	(155 243)	135 625	(144 674)
Pertes actuarielles non amorties	6 898	10 784	181 226	9 388
Actif (passif) au titre des prestations constituées	352 623	(144 459)	316 851	(135 286)
Provision pour moins-value	(350 753)	-	(157 801)	-
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs	1 870	(144 459)	159 050	(135 286)

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

	2016		2015	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Valeur actuarielle des actifs des régimes	1 541	-	1 138	-
Obligation au titre des prestations constituées	(23 995)	(155 243)	(23 314)	(144 674)
Déficit de capitalisation	(22 454)	(155 243)	(22 176)	(144 674)

d) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	2016		2015	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Solde au début de l'exercice	4 203 140	-	3 804 935	-
Cotisations de l'employeur	72 651	2 974	77 418	4 922
Cotisations des employés	44 693	-	43 721	-
Rendement prévu des actifs des régimes	269 836	-	225 529	-
Prestations versées	(219 350)	(2 974)	(212 144)	(4 922)
Gain survenu dans l'exercice sur le rendement prévu des actifs des régimes	144 204	-	263 681	-
Solde à la fin de l'exercice	4 515 174	-	4 203 140	-
Juste valeur des actifs des régimes	4 550 843	-	4 387 510	-

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

14. (PASSIF) ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

e) Obligation au titre des prestations constituées

	2016		2015	
	Régimes de retraite ^(a)	Autres types de régimes	Régimes de retraite ^(a)	Autres types de régimes
Solde au début de l'exercice	4 067 515	144 674	3 828 070	146 574
Coût des services rendus au cours de l'exercice	103 905	5 392	110 981	6 221
Coût des modifications de l'exercice	(32 554)	-	1 550	(2 491)
Prestations versées	(219 350)	(2 974)	(212 144)	(4 922)
Intérêts débiteurs sur l'obligation	219 602	5 858	226 221	6 271
Perte (gain) survenu dans l'exercice sur l'obligation	30 331	2 293	112 837	(6 979)
Solde à la fin de l'exercice	4 169 449	155 243	4 067 515	144 674

^(a) Au 31 décembre 2016, l'obligation au titre des prestations constituées des régimes de retraite comprend une obligation implicite de 542,6 M\$ (517,9 M\$ au 31 décembre 2015) découlant de l'adoption en 2014 de la Loi favorisant la santé financière des régimes de retraite à prestations déterminées.

f) Composantes de la charge des régimes à prestations déterminées

	2016		2015	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Coût des services rendus au cours de l'exercice	103 905	5 392	110 981	6 221
Coût des modifications de l'exercice	(32 554)	-	1 550	(2 491)
Cotisations des employés	(44 693)	-	(43 721)	-
Pertes non amorties constatées en diminution de modifications	32 554	-	-	307
Amortissement des pertes actuarielles	27 901	897	45 674	2 133
Charge au titre des avantages de retraite	87 113	6 289	114 484	6 170
Intérêts débiteurs sur l'obligation	219 602	5 858	226 221	6 271
Rendement prévu des actifs des régimes	(269 836)	-	(225 529)	-
(Revenu) charge d'intérêt	(50 234)	5 858	692	6 271
Variation de la provision pour moins-value	192 952	-	157 801	-
Charge totale	229 831	12 147	272 977	12 441

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

14. (PASSIF) ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

g) Principales hypothèses

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	2016		2015	
	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	6,49 %	4,00 %	6,49 %	4,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	6,50 %	-	6,50 %	-
Taux de croissance des salaires	2,62 %	2,62 %	2,56 %	2,50 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	-	6,77 %	-	7,60 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	-	4,19 %	-	5,50 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	2027	-	2024

h) Loi favorisant la santé financière des régimes de retraite

Les régimes 1992 et CSN sont visés par la Loi 15 sanctionnée le 5 décembre 2014 par le gouvernement du Québec. Cette loi prévoit certains changements afin de permettre la restructuration des régimes de retraite.

Certaines modifications prévues par la Loi s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2014 (« service postérieur ») alors que d'autres s'appliquent à la conclusion de l'entente à intervenir entre les parties ou à la fin de la convention collective en vigueur.

Compte tenu de la situation des Régimes 1992 et CSN, ces derniers ont opté pour le report du début de la période de négociation jusqu'au 1^{er} janvier 2016 quant à leur restructuration. Puisque les négociations sont en cours, leur impact sur les résultats se fera sur les exercices futurs.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

15. 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 M\$ (600 M\$ en 2015).

De ce montant, une somme de 500 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 %. 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 2016, la valeur nominale des émissions en papier commercial totalise 367 M\$ (205 M\$ en 2015) et le taux moyen sur ces emprunts temporaires est de 0,84 % (0,83 % en 2015).

La Société dispose également d'une marge de crédit avec privilège d'utilisation sous forme de billets à demande de 100 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. Au 31 décembre 2016 et 2015, la marge de crédit est inutilisée et porte intérêt à un taux moyen de 3,00 % (3,09 % en 2015).

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.

16. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS	2016	2015
Fournisseurs et frais courus	127 506	112 526
Salaires et charges sociales	72 868	66 487
Intérêts courus sur la dette à long terme	17 678	17 720
Dépôts et retenues de garantie	2 770	2 266
Passif au titre des sites contaminés ^(a)	4 635	4 896
Autres	3 175	6 003
	228 632	209 898

^(a) Les sites contaminés sont principalement composés de centres de transport (sites à usage non productif ou sites à usage productif soit contaminés par l'usage normal, soit dont la contamination est antérieure à l'usage productif, soit contaminés par un événement imprévu ou accidentel). L'évaluation du passif repose sur les estimations d'experts basées sur les informations connues à ce jour. Les estimations des mesures correctives sont essentiellement composées de coûts de réhabilitation, d'études et de suivi. Enfin, les recouvrements éventuels de coûts, s'ils étaient confirmés et rencontraient les critères de comptabilisation, pourraient conduire à une réduction du passif dans le futur.

17. REVENUS REPORTÉS	2016	2015
Titres de transport	23 354	22 456
Subventions ^(a)	36 560	17 211
Redevances publicitaires	5 174	5 142
Loyers	1 874	2 162
	66 962	46 971

^(a) Un montant de 34,7 M\$ est relatif au programme SOFIL (16,7 M\$ en 2015).

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

18. DETTE À LONG TERME	2016	2015
Obligations, emprunts et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt fixes qui varient de 0,00 % à 6,04 % (0,00 % à 6,04 % en 2015), échéant de janvier 2017 à juin 2035	3 014 433	2 930 100

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.

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 2015). Ces swaps réduisent 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	2016				2015	
	Dollars canadiens ^(a)	À refinancer	Échéance nette	Taux d'intérêt nominal pondéré	Dollars canadiens ^(a)	Taux d'intérêt nominal pondéré
2016	-	-	-	-	256 146	3,79 %
2017	452 085	17 655	434 430	3,91 %	446 705	3,92 %
2018	166 292	4 800	161 492	2,78 %	145 736	3,15 %
2019	462 169	21 079	441 090	4,28 %	441 487	4,43 %
2020	371 859	52 754	319 105	3,87 %	352 800	4,04 %
2021	313 148	110 172	202 976	3,57 %	-	-
1 à 5 ans	1 765 553	206 460	1 559 093	3,83 %	1 642 874	3,99 %
6 à 10 ans	770 214	213 971	556 243	2,57 %	788 377	3,82 %
11 à 15 ans	157 733	-	157 733	3,90 %	158 579	3,87 %
16 ans et plus	320 933	56 450	264 483	4,02 %	340 270	3,93 %
	3 014 433	476 881	2 537 552	3,80 %	2 930 100	3,93 %

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

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

18. DETTE À LONG TERME (SUITE)	2016	2015
Variation de la dette à long terme		
Solde au début de l'exercice	2 930 100	2 173 996
Nouveaux emprunts ^(b)	296 600	467 442
Transfert de la dette à long terme relative au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval	-	419 585
Remboursement du prêt à Investissement Québec	(15 053)	-
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(197 214)	(130 923)
Solde à la fin de l'exercice	3 014 433	2 930 100

^(b) En 2016, un montant de 192,4 M\$ (305,8 M\$ en 2015) a été emprunté auprès de Financement Québec et un montant de 104,2 M\$ (131,5 M\$ en 2015) auprès de l'agglomération de Montréal. En 2015, un montant de 30,1 M\$ avait été emprunté auprès d'Investissement Québec (décret 280-2015) afin de financer les dépôts pour l'achat des voitures de métro. Le solde résiduel de 15 M\$ sera remboursé à Investissement Québec au plus tard le 31 mars 2017.

	2016	2015
Répartition de la dette à long terme		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	662 973	607 075
Montants à la charge de la Société, garantis par l'agglomération de Montréal	720 839	693 103
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme émise - gouvernement du Québec	1 630 621	1 629 922
	3 014 433	2 930 100

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

19. IMMOBILISATIONS	Solde au 31-12-2015	Augmentation	Cession/radiation	Solde au 31-12-2016
Coût				
Terrains	49 574	11 167	-	60 741
Immeubles	609 461	4 561	618	613 404
Infrastructures du métro	2 422 689	189 853	9 922	2 602 620
Infrastructures locales et régionales	55 031	7 741	364	62 408
Matériel roulant – voitures de métro	520 413	345 401	18 995	846 819
Matériel roulant – bus	954 124	43 702	296	997 530
Matériel roulant – véhicules de service	66 940	4 563	1 131	70 372
Améliorations locatives	10 650	1 584	307	11 927
Équipements de bureau et logiciels	186 849	16 102	3 073	199 878
Machinerie, outillage et équipements	197 842	18 835	1 916	214 761
	5 073 573	643 509	36 622	5 680 460
Immobilisations en cours	404 869	24 057	-	428 926
	5 478 442	667 566	36 622	6 109 386
Amortissement cumulé				
Immeubles	141 368	18 609	618	159 359
Infrastructures du métro	691 942	93 172	9 844	775 270
Infrastructures locales et régionales	24 277	3 957	364	27 870
Matériel roulant – voitures de métro	471 134	5 767	18 995	457 906
Matériel roulant – bus	439 395	58 515	296	497 614
Matériel roulant – véhicules de service	49 090	7 248	1 131	55 207
Améliorations locatives	2 647	2 054	307	4 394
Équipements de bureau et logiciels	103 456	24 048	3 071	124 433
Machinerie, outillage et équipements	86 495	14 750	1 916	99 329
	2 009 804	228 120	36 542	2 201 382
Valeur comptable nette	3 468 638			3 908 004

Des intérêts pour un montant de 20,2 M\$ (23,1 M\$ en 2015) ont été capitalisés au coût des immobilisations en cours.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

20. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS	2016	2015
Dépôts pour l'achat de voitures de métro ^(a)	281 089	418 151
Perte sur contrat de change ^(b)	9 843	12 796
Primes, escomptes et frais d'émission de la dette à long terme	5 826	4 445
Autres dépôts pour l'achat d'immobilisations	66 433	37 354
Frais payés d'avance	1 725	1 594
Autres	954	917
	365 870	475 257

^(a) Au 31 décembre 2016, les dépôts pour l'achat de voitures de métro incluent un prêt de 15 M\$ (30,1 M\$ en 2015) financé par Investissement Québec (décret 280-2015).

^(b) 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 s'impute aux immobilisations au fur et à mesure de la livraison des voitures de métro.

21. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE	2016	2015
Variation nette des éléments hors caisse		(redressé, note 3)
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir	(949)	(9 749)
Subventions à recevoir	(231 957)	(496 326)
Contributions régionales à recevoir	6 020	51 081
Autres débiteurs	(20 362)	(21 076)
(Passif) actif au titre des avantages sociaux futurs	166 353	203 078
Créditeurs et frais courus	18 734	(1 478)
Revenus reportés	19 991	(20 474)
Stocks	1 615	(804)
Autres actifs non financiers (excluant les dépôts pour l'achat de voitures de métro, les primes, escomptes et frais d'émission de la dette à long terme et les autres dépôts pour l'achat d'immobilisations)	2 785	292
	(37 770)	(295 456)
Autres renseignements		
Intérêts payés sur les emprunts temporaires non attribués aux immobilisations en cours	382	2 924
Intérêts payés sur la dette à long terme (incluant les intérêts capitalisés)	114 583	110 882
Transfert des immobilisations relatives au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval	-	(419 585)
Transfert de la dette à long terme relative au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval (note 18)	-	419 585

Les immobilisations ainsi que la contrepartie de la dette à long terme transférées sont sans effet sur la trésorerie.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

22. INSTRUMENTS FINANCIERS

Utilisation d'instruments financiers dérivés

La Société utilise des instruments financiers dérivés dans le but de réduire les risques liés à la fluctuation des taux de change, des taux d'intérêt auquel l'expose sa dette à long terme ainsi que du 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 2016, 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 s'acquitter de 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 :

	2016		2015	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
Placements du fonds d'amortissement (note 10)	664 414	662 973	611 576	607 075
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme émise (note 11)	1 696 450	1 630 621	1 742 899	1 629 922
Dette à long terme (note 18)	3 185 397	3 014 433	3 167 748	2 930 100

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 2016, la juste valeur des passifs financiers associés aux swaps de devises et de taux d'intérêt se chiffre à 36,1 M\$ (30,8 M\$ en 2015) et est comprise dans les montants de la dette à long terme.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

23. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme

La Société s'est engagée à verser une somme de 94,4 M\$, en vertu de baux immobiliers à long terme échéant du 31 mars 2017 au 31 mai 2024. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 20,4 M\$ pour 2017, 17,2 M\$ pour 2018, 13,9 M\$ pour 2019, 14 M\$ pour 2020, 12,8 M\$ pour 2021 et 16,1 M\$ pour les années 2022 à 2024.

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 de remplacer son système de radiocommunication.

Le solde résiduel de ce contrat au 31 décembre 2016 est de 29,1 M\$. Relativement à ce contrat, la Société prévoit verser 9,9 M\$ en 2017, 11,6 M\$ en 2018 et 1,9 M\$ par année de 2019 à 2022.

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

La Société avait adjugé un contrat d'acquisition de bus hybrides diesels-électriques à plancher surbaissé qui s'échelonnait de 2013 à 2016 dans le cadre d'un processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec.

La Société a exercé les options de prolongation du contrat initial pour les années 2017 et 2018. Selon cette prévision, la Société s'engage à verser une somme maximale de 243,9 M\$ pour un engagement ferme de 107 bus en 2017 d'une valeur de 96,6 M\$ et de 151 bus en 2018 d'une valeur de 147,3 M\$.

Ce contrat prévoit une clause d'indexation en fonction de l'indice des prix à la consommation et de l'indice des prix de l'industrie ainsi que sur la variation du taux de change américain et du taux de change européen pour la portion du coût d'un bus à contenu américain et/ou européen. À titre indicatif, le contenu américain représente 44 % du coût de base alors que le contenu européen représente 3 %.

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 adjugé un contrat en 2011 à une firme spécialisée dont une option de renouvellement a été exercée en 2014. Au 31 décembre 2016, le solde résiduel autorisé de ce contrat est de 93,5 M\$. Les versements actuellement prévus sont de 22 M\$ en 2017, 23,6 M\$ en 2018, 21 M\$ en 2019, 17 M\$ pour 2020, 5,8 M\$ pour 2021 et 4,1 M\$ pour 2022 et suivantes.

e) Commande centralisée du métro

La Société a octroyé en 2012, un contrat avec une firme spécialisée pour la fourniture de services de soutien 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 jusqu'en 2017. Ce contrat comportait des options de renouvellement dont la société s'est prévaluée en 2016. Ce contrat a un solde résiduel au 31 décembre 2016 de 20,7 M\$. De ce montant, la Société prévoit verser 7,6 M\$ en 2017, 8,7 M\$ en 2018 et 4,4 M\$ en 2019.

f) Swap de marchandises (carburant)

Afin de se prémunir en partie des variations de prix du carburant, la Société a négocié des ententes (4 contrats de swaps) avec des institutions financières pour la période se terminant en décembre 2019. En fonction des contrats de swaps, au 31 décembre 2016, la Société s'est engagée à payer 0,8093\$/litre sur 16,2 millions de litres, 0,7581\$/litre sur 4,5 millions de litres, 0,6268\$/litre sur 52,4 millions de litres et 0,5215\$/litre sur 56 millions de litres, ce qui porte l'engagement à un volume de 129,1 millions de litres au montant total de 78,6 M\$.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

23. ENGAGEMENTS (SUITE)

g) Contrat d'acquisition de voitures de métro

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 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.

Le solde résiduel du contrat au 31 décembre 2016 est de 1 046,7 M\$. Les sommes relatives aux livraisons à venir s'échelonnent comme suit: 408 M\$ en 2017, 426,5 M\$ en 2018, 9,6 M\$ en 2019 et 202,6 M\$ en 2020.

24. ÉVENTUALITÉS

a) Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 40,9 M\$ (38,4 M\$ en 2015). Ces réclamations sont constituées d'un recours collectif totalisant 5,2 M\$. Quant au solde des réclamations de 35,7 M\$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques en matière contractuelle et extracontractuelle. Au 31 décembre 2016, 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 d'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. 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. La Société comptabilise un passif au titre des sites contaminés (note 16) dont elle est responsable de la décontamination lorsqu'il existe une norme environnementale, que la contamination dépasse cette norme, qu'il est prévu que des avantages économiques seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable des montants en cause.

25. ÉVÈNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DES ÉTATS FINANCIERS

La *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* (2016, chapitre 8) a été adoptée le 19 mai 2016 et entrera en vigueur le 1^{er} juin 2017. Elle prévoit un nouveau partage des compétences pour favoriser la mobilité des personnes, notamment par l'abolition de l'AMT qui sera remplacée par deux organismes, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain « ARTM » qui sera dédiée à la planification, au développement, à la tarification et au financement des services de transport collectif dans la grande région de Montréal et le Réseau de transport métropolitain « RTM » qui aura pour mandat d'exploiter certains services de transport collectif dont la desserte par trains de banlieue.

La loi assujettit plusieurs décisions prises par l'ARTM à l'approbation de la Communauté métropolitaine de Montréal, notamment celles concernant l'adoption du plan stratégique de développement du transport collectif, le programme des immobilisations et la politique de financement.

Aux fins de l'application de la loi, les organismes publics de transport (OPT), soit le RTM, la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Laval devront conclure des ententes contractuelles avec l'ARTM. Ces ententes spécifieront entre autres, l'offre de transport, les objectifs de performance et de qualité des services ainsi que la rémunération convenue.

Enfin, l'ARTM désignera parmi les équipements et les infrastructures appartenant à un OPT ceux qui ont un caractère métropolitain. Elle devra acquérir ces actifs à la valeur nette comptable, déduction faite de toute aide gouvernementale reçue. Si ces actifs ont été financés par l'émission de dettes à long terme, l'ARTM remboursera à l'OPT le service de dette y afférent. Inversement, si certains actifs désignés actuellement comme étant à caractère métropolitain sont à l'usage exclusif des clients d'un OPT, ils seront transférés à ce dernier. Ces transferts d'actifs feront l'objet d'un décret.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

26. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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

27. CHANGEMENTS AU BUDGET DE 2016

Certaines données budgétaires approuvées le 17 novembre 2015 ont été modifiées afin de refléter le redressement des états financiers consolidés de l'exercice se terminant le 31 décembre 2015. Ce traitement comptable consiste à constater les revenus de transfert et les subventions à recevoir dès que les conditions du programme d'aide aux immobilisations sont remplies.

État consolidé des résultats

	Budget original	Augmentation (diminution)	Budget final
REVENUS			
Fonctionnement			
Revenus-clients	622 545	-	622 545
Contribution de l'agglomération de Montréal	429 800	-	429 800
Subventions	351 039	(166 559)	184 480
Contributions régionales	83 903	-	83 903
Autres revenus	63 804	-	63 804
	1 551 091	(166 559)	1 384 532
Investissement			
Contribution de l'agglomération de Montréal	15 804	-	15 804
Subventions	137 082	385 752	522 834
	152 886	385 752	538 638
	1 703 977	219 193	1 923 170
CHARGES			
Service bus et métro	1 417 633	-	1 417 633
Service de transport adapté	74 253	-	74 253
Intérêts et frais de financement	104 358	-	104 358
	1 596 244	-	1 596 244
Excédent de l'exercice	107 733	219 193	326 926

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

27. CHANGEMENTS AU BUDGET DE 2016 (SUITE)

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé

	Budget original	Augmentation (diminution)	Budget final
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	107 733	219 193	326 926
Moins : revenus d'investissement	(152 886)	(385 752)	(538 638)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(45 153)	(166 559)	(211 712)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Produit de cession	-	-	-
Amortissement	212 276	-	212 276
Gain sur cession	-	-	-
	212 276	-	212 276
Financement			
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(197 416)	-	(197 416)
Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement	11 779	166 559	178 338
	(185 637)	166 559	(19 078)
Affectations			
Activités d'investissement	(24 639)	1 775	(22 864)
Fonds de roulement	1 775	(1 775)	-
Excédent de fonctionnement non affecté	-	-	-
Dépenses constatées à pourvoir	96 945	-	96 945
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs - Fonds d'amortissement	(55 567)	-	(55 567)
	18 514	-	18 514
	45 153	166 559	211 712
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	-

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

	2016	2015
		(redressé, note 3)
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	1 327	-
Excédent de fonctionnement affecté	999	999
Fonds de roulement	7 000	7 000
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés	6 057	6 057
Financement des investissements en cours	(132 994)	(59 572)
Dépenses constatées à pourvoir	(129 852)	24 172
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	3 210 081	2 812 518
	2 962 618	2 791 174

Conformément au modèle élaboré par le MAMOT, 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 conciliations des excédents de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales ainsi qu'à l'endettement total net à long terme présenté au tableau 2.

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.

	2016	2015
Solde au début de l'exercice	-	3 932
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	1 327	-
Affectation aux activités de fonctionnement	-	(3 932)
Solde à la fin de l'exercice	1 327	-

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.

	2016	2015
Solde au début et à la fin de l'exercice	999	999

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé (suite)

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

Fonds de roulement

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

	2016	2015
Solde au début de l'exercice	7 000	6 528
Contribution des activités de fonctionnement	-	472
Solde à la fin de l'exercice	7 000	7 000

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.

	2016	2015
Solde au début de l'exercice	6 057	1 251
Contribution aux activités d'investissement	-	25 806
Utilisation des activités d'investissement	-	(21 000)
Solde à la fin de l'exercice	6 057	6 057

Financement des investissements en cours

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

	2016	2015
		(redressé, note 3)
Solde au début de l'exercice	(59 572)	(64 921)
(Déficit) excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(73 422)	31 155
Fermeture des règlements d'emprunts	-	(25 806)
Solde à la fin de l'exercice	(132 994)	(59 572)

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé (suite)

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

Dépenses constatées à pourvoir

Les dépenses constatées à pourvoir résultent des éléments suivants :

Avantages sociaux futurs: Application des mesures d'allègement liées aux avantages sociaux futurs.

Financement des activités de fonctionnement: Solde de la dette à long terme en lien avec les frais d'émission qui ont été financés à même les activités de fonctionnement.

	2016	2015
Solde au début de l'exercice		
Avantages sociaux futurs	17 268	209 713
Financement des activités de fonctionnement	6 904	6 828
	24 172	216 541
Variation de l'exercice		
Avantages sociaux futurs	(155 010)	(192 445)
Financement des activités de fonctionnement	986	76
	(154 024)	(192 369)
Solde à la fin de l'exercice		
Avantages sociaux futurs	(137 742)	17 268
Financement des activités de fonctionnement	7 890	6 904
	(129 852)	24 172

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé (suite)

Au 31 décembre 2016

(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 reliée à ces immobilisations et des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme.

	2016	2015
Solde au début de l'exercice	2 812 518	2 205 093
Activités d'investissement		(redressé, note 3)
Acquisitions d'immobilisations	667 566	884 515
Financement	(110 830)	(132 549)
	556 736	751 966
Activités de fonctionnement		
Immobilisations	(228 200)	(210 699)
Financement	13 129	(36 561)
Contribution au fonds d'amortissement, incluant les revenus de 13,9 M\$ (21 M\$ en 2015)	107 498	102 719
Remboursement de la dette à long terme à même le fonds d'amortissement	(51 600)	-
	(159 173)	(144 541)
Solde à la fin de l'exercice	3 210 081	2 812 518
Composition		
Éléments d'actif		
Fonds d'amortissement	662 973	607 075
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme émise	1 630 621	1 629 922
Immobilisations	3 908 004	3 468 638
	6 201 598	5 705 635
Éléments de passif		
Dette à long terme	(3 014 433)	(2 930 100)
Prêt d'investissement Québec (note 18)	15 026	30 079
Dette aux fins des activités de fonctionnement	7 890	6 904
	(2 991 517)	(2 893 117)
	3 210 081	2 812 518

Tableau 2 - Endettement total net à long terme consolidé

Au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars)

	2016	2015
Dettes à long terme		(redressé, note 3)
Obligations, emprunts et emprunts bancaires	3 014 433	2 930 100
Ajouter		
Activités d'investissement à financer à long terme	132 994	59 572
Activités de fonctionnement à financer à long terme	(7 890)	(6 904)
Déduire		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	(662 973)	(607 075)
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme émise	(1 630 621)	(1 629 922)
	845 943	745 771



Verrière de Claude Bettinger,
station Côte-des-Neiges