



**RAPPORT
FINANCIER ANNUEL
2010**

La STM a remporté en 2010 le Prix de la meilleure société de transport en Amérique du Nord de l'American Public Transportation Association (APTA) pour ses excellents résultats en matière d'efficacité et d'efficience. Remis parmi plus de 1 500 organismes, les prix de l'APTA sont la référence en transport collectif.

« C'est un grand jour pour la STM, ses employés et la population montréalaise qu'elle dessert. Rempoter ce prix d'excellence équivaut à remporter la Coupe Stanley. Ce prix signifie que vous avez de quoi être fier. Il signifie également que beaucoup de gens ont travaillé très fort sur une longue période. »

William Millar, président de l'APTA, 27 octobre 2010

MERCI À NOS CLIENTS ET EMPLOYÉS!





20 PRIX REMPORTEÉS : UN RECORD !

- ▶ **Quatre prix Grafika Infopresse :**
 - Grand Prix 2010, toutes catégories confondues pour le positionnement
 - Grand prix « Motion design » : animation dans les cinémas et sur le Web
 - Grand prix catégorie « Programme d'identité visuelle » : chevrons et multiples déclinaisons
 - Prix catégorie « Création typographique »
- ▶ **Special Merit Award for Commitment to the Environment** au MetroRail de Londres
- ▶ **Prix des collectivités durables** de la Fédération canadienne des municipalités pour le Programme de démonstration en transport urbain
- ▶ **Prix d'excellence en transport 2010 de l'AQTR**, catégorie « Grand public », pour le positionnement
- ▶ **Grand Prix Média 2010 Infopresse**, catégorie « Approches interactives média unique », pour le planificateur de sorties culturelles
- ▶ **Prix de l'ACTU** dans la catégorie « Innovation », pour le positionnement
- ▶ **Prix de l'ACTU** dans la catégorie « Rendement supérieur », pour la performance du métro
- ▶ **The distinguish budget presentation award program** du Government Finance Officers Association
- ▶ **Prix d'excellence de la construction en acier**, catégorie « Développement durable », décerné par l'Institut canadien de la construction en acier
- ▶ **Outstanding Public Transportation System Achievement Award de l'APTA** (« Meilleure société de transport en Amérique du Nord »)
- ▶ **Adwheel Award de l'APTA**, catégorie « Print media : illustrated vehicle », pour le Funambus
- ▶ **Prix de reconnaissance de l'ATUQ** pour le projet Sécuribus
- ▶ **Prix Mérite 2010** de la Société canadienne d'analyse de la valeur, secteur public municipal
- ▶ **Prix de reconnaissance de l'ACTU** décerné à Daniel Brault et Sylvain Thibault pour leur bénévolat au profit des paniers de Noël dans la Petite-Bourgogne
- ▶ **Prix Reconnaissance de l'AMETVS** décerné à Gérard Brichau lors du Gala Améthyste
- ▶ **Nomination de Denise Vaillancourt** parmi les cinq meilleurs marketers au Canada selon la revue Strategy Marketing
- ▶ **Prix LUX** décerné par Infopresse au créateur de l'animation stop motion de la vidéo « *Mouvement collectif* » présentée dans les cinémas

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

| | |
|-------------------------------------|----|
| Remerciements | 3 |
| Membres du conseil d'administration | 4 |
| Membres du comité de vérification | 5 |
| Organisation de la STM | 6 |
| Mot de la direction | 8 |
| Analyse des états financiers | 10 |

INFORMATIONS FINANCIÈRES

| | |
|---|----|
| Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière | 18 |
| Rapport des auditeurs indépendants | 19 |
| États financiers | |
| État des résultats | 22 |
| Conciliations à des fins fiscales | |
| Excédent de fonctionnement à des fins fiscales | 23 |
| Excédent d'investissement à des fins fiscales | 24 |
| État de la situation financière | 25 |
| État de la variation de la dette nette | 26 |
| État des flux de trésorerie | 27 |
| Charges par objet | 28 |
| Notes complémentaires | 29 |
| Tableaux complémentaires | |
| Tableau 1 - Excédent accumulé | 51 |
| Tableau 2 - Endettement total net à long terme | 55 |

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES NON AUDITÉES

| | |
|---------------------------------|----|
| Résultats d'exploitation | 57 |
| Revenus par nature | 58 |
| Charges par fonction | 60 |
| Financement des immobilisations | 62 |
| Dette à long terme | 63 |
| Ratios financiers | 65 |

INTRODUCTION

REMERCIEMENTS

L'élaboration du rapport financier annuel 2010 est le fruit du travail d'un grand nombre d'employés de la Direction exécutive - Finances et contrôle. Je tiens à remercier tous ceux et celles qui y ont contribué, tout particulièrement la Direction - Gestion financière et encadrement de systèmes.

Angèle Dubé, CA

Directrice

Lison Lefebvre, CA

Chef de division

Nicole Racine, CA

Chef de section

Véronique Harvey, CA

Michel Bergeron, CA

Alain Sansregret, CA

Conseillers corporatifs

Stéphane Dubé, CGA

Marie-Claude Lamarre, CA

Narvi Pho

Conseillers

Jean-Claude Joseph, CGA

Alain Bouchard

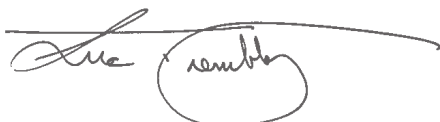
Analystes

Stéphanie Deslongchamps

Adela Grigorescu

Maria Mendoza

Techniciennes



Luc Tremblay, CA

Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Michel Labrecque

Président
Représentant des clients du transport en commun

Monsieur Marvin Rotrand

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

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine

Madame Jocelyn Ann Campbell

Conseillère de la Ville de Montréal
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Monsieur John W. Meaney

Maire de la Ville de Kirkland

Monsieur Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Monica Ricourt

Conseillère de la Ville de Montréal
Arrondissement de Montréal-Nord

Madame Marie Turcotte

Représentante des clients
du transport adapté

MEMBRES DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

Monsieur Michel Labrecque

Président
Représentant des clients du transport en commun

Monsieur John W. Meaney

Vice-président
Maire de la Ville de Kirkland

Monsieur Yves Gauthier, FCA

Membre externe
Directeur
CCAF-FCVI inc.

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

Membre externe
Associé principal
Lamarche et Beauchesne, stratégies et conseils s.e.n.c.

ORGANISATION DE LA STM

MISSION

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

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

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

GOVERNANCE

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

RÔLE ET RESPONSABILITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

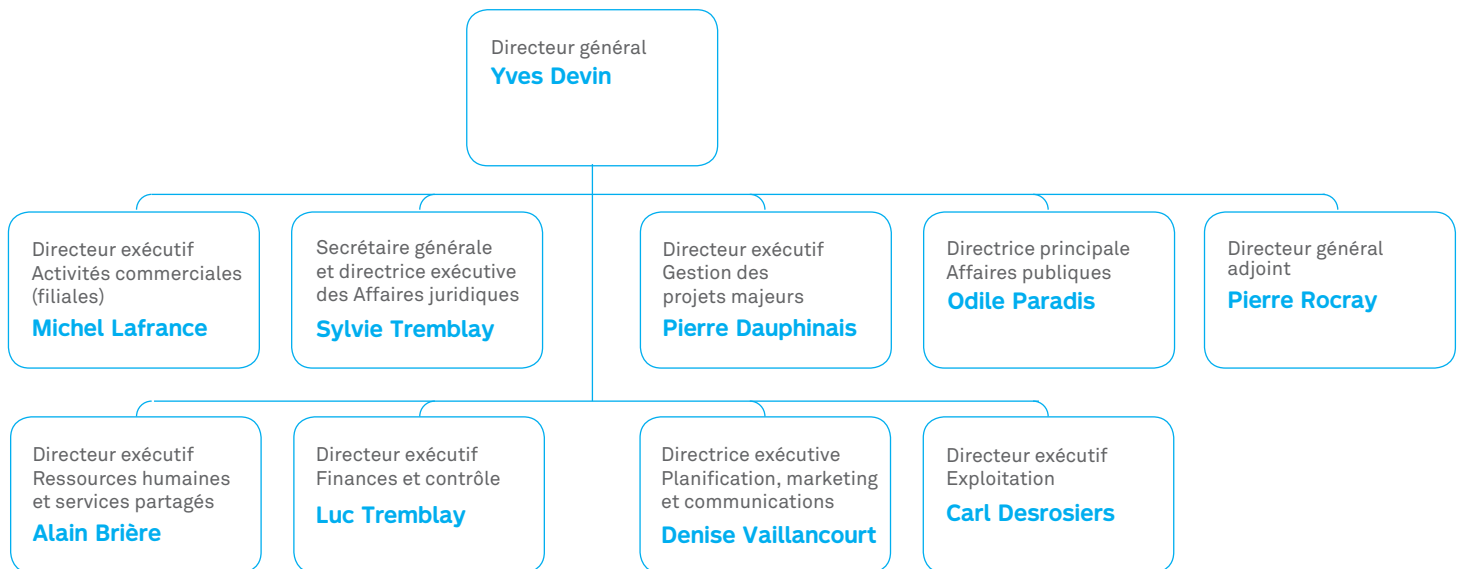
Le conseil d'administration exerce les fonctions et les pouvoirs de la Société et en détermine les grandes orientations. Il adopte le plan stratégique de développement du transport collectif sur le territoire qu'elle dessert. Il adopte annuellement le budget, le plan d'effectif et les programmes triennaux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

Pour l'assister dans l'exercice de ses fonctions, le conseil d'administration s'est doté de huit comités techniques dont chacun est dédié à un domaine spécifique :

- Comité des arts et du patrimoine artistique;
- Comité service à la clientèle;
- Comité finances;
- Comité gouvernance et éthique;
- Comité maintien des actifs, projets majeurs et environnement;
- Comité opérationnel;
- Comité ressources humaines;
- Comité de vérification.

Enfin, la société en commandite Transgesco qui est une filiale en propriété exclusive, a pour principal mandat la gestion de divers partenariats avec des intervenants du secteur privé relativement à des activités commerciales connexes à celles de la Société. Sa mission est d'accroître les revenus commerciaux. Le conseil des associés auquel siègent trois membres du conseil d'administration de la Société, en détermine les orientations, en adopte le plan stratégique de développement, en nomme les auditeurs indépendants et prend acte de ses états financiers.

ORGANISATION DE LA STM AU 31 DÉCEMBRE 2010



MOT DE LA DIRECTION

UNE ANNÉE DE RÉSULTATS EXCEPTIONNELS

Avec 388,6 millions de déplacements en bus et en métro sur notre réseau en 2010, nous pouvons affirmer que les efforts déployés pour développer les services et augmenter l'achalandage portent fruit. Il s'agit d'une hausse de 5,8 millions de déplacements, ou de 1,5 %, par rapport à 2009.

Cet excellent résultat est en bonne partie tributaire du Programme d'amélioration de service de transport en commun (PASTEC) de la STM qui a engendré des résultats supérieurs aux attentes. En effet, l'offre de service a augmenté de 21,7 % tandis que l'achalandage a progressé de 7 % entre 2007 et 2010. Rappelons que le PASTEC découle de la *Politique québécoise du transport collectif* du Ministère des Transports du Québec, qui vise à accroître de 16 % l'offre de service du transport collectif pour augmenter de 8 % l'achalandage d'ici 2011.

La STM termine l'année avec un très léger surplus de 3,0 M\$. Ce résultat doit être mis en perspective avec le budget initial de 2010 qui, bien qu'équilibré, présentait une nouvelle source de revenus de 40,0 M\$ pour combler notre déficit structurel. Ce dernier a été complètement résorbé en cours d'année grâce à un certain nombre de facteurs. Tout d'abord, le président de la Communauté métropolitaine de Montréal faisait adopter à l'unanimité en février 2010, une résolution demandant au gouvernement du Québec de majorer la taxe régionale sur l'essence de 1,5 ¢ le litre afin de financer le nouveau cadre métropolitain du transport collectif. Cette majoration de la taxe à partir du mois de mai, taxe qui, rappelons-le, n'avait pas été indexée depuis 1996, a rapporté la somme de 13,5 M\$. De plus, les ajustements tarifaires et la bonne performance au chapitre de l'achalandage ont permis d'accroître de 5,8 M\$ les revenus-clients par rapport aux prévisions budgétaires.

Du côté des dépenses, les efforts de contrôle soutenus combinés au report de certains investissements (achat des voitures de métro vers la fin de l'année 2010) ont permis une économie budgétaire au niveau des charges et affectations à des fins fiscales de plus de 30,0 M\$. Cependant, ce report d'investissements a généré un écart défavorable de l'ordre de 6,0 M\$ au niveau des subventions.

En 2010, la STM a réalisé des investissements importants dans ses immobilisations. Les principales acquisitions de l'exercice proviennent de l'achat de bus pour un montant de 267,4 M\$, du programme de rénovation des équipements fixes du métro pour un montant de 112,0 M\$, du programme de rénovation des stations de métro visant le remplacement ou la réfection des infrastructures pour un montant de 21,9 M\$ ainsi que de la réfection du centre de transport Frontenac pour un montant de 12,3 M\$.

Le renouvellement nécessaire de la commande centralisée, le cerveau informatique du métro de Montréal, a fait l'objet d'une attention soutenue de la part de la haute direction et du conseil d'administration tout au long de l'année. Rappelons que ce projet, qui a débuté en 2003, a été repris en régie contrôlée par la STM en mars 2010 tel qu'en faisait mention le rapport financier annuel 2009. Le nouveau cadre de gestion du projet, l'échéancier révisé et l'enveloppe budgétaire adoptée ont à ce jour été respectés. Tout indique que ce projet majeur sera pleinement opérationnel à la fin 2012.

MOT DE LA DIRECTION

Par ailleurs, le gouvernement du Québec et la STM ont travaillé conjointement sur le projet de remplacement des voitures du métro. Ces efforts ont mené à la signature du contrat le 22 octobre 2010, avec le consortium Bombardier-Alstom pour l'acquisition de 468 voitures qui remplaceront progressivement, à compter de 2014, les MR-63 qui roulent depuis 1966. Compte tenu des négociations intenses poursuivies dans le cadre de ce projet d'importance capitale pour la STM et de la gestion proactive des risques financiers associés, le budget total a été réduit de 50,4 M\$ par rapport à la prévision initiale.

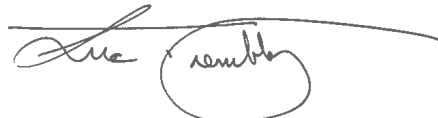
Notre Programme triennal d'immobilisations 2011-2013 prévoit des dépenses d'investissement de près de 1,9 milliard de dollars, principalement dans le maintien et le remplacement des actifs ainsi que dans l'amélioration des services offerts à la clientèle.

Pour répondre aux besoins croissants de la communauté montréalaise en matière de mobilité, la STM doit pouvoir compter sur de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes. Notre plan stratégique 2020, qui vise à accélérer la croissance de l'achalandage du transport collectif dans la grande région de Montréal, repose en partie sur cet enjeu.

Rappelons que la STM a remporté en 2010 le *Prix de la meilleure société de transport en Amérique du Nord* de l'American Public Transportation Association. Cette reconnaissance nous a été décernée pour nos excellents résultats en matière d'efficacité et d'efficience. Les firmes de notation Moody's et Standard & Poor's ont par ailleurs reconnu la qualité, l'efficacité et la performance de la gestion de la Société en lui accordant respectivement les cotes de crédit de Aa2 et A+. Ces résultats exceptionnels sont non seulement le fruit d'une bonne gestion, ils sont la preuve concrète du travail remarquable accompli chaque jour par nos employés. Ils nous incitent à poursuivre nos efforts de développement et à porter le *mouvement collectif* encore plus loin!



Yves Devin
Directeur général



Luc Tremblay, CA
Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

FAITS SAILLANTS

(en milliers de dollars)

| | | 2010 | 2009 |
|--|------------------|------------------|--------------|
| | Budget | Réalisations | Réalisations |
| REVENUS DE FONCTIONNEMENT | | | |
| Revenus-clients | 481 911 | 487 670 | 463 187 |
| Contributions et subventions avant contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal | 579 544 | 543 769 | 504 320 |
| Revenus du fonds d'amortissement | 8 256 | 8 210 | 7 058 |
| Autres revenus | 29 282 | 30 579 | 27 711 |
| | 1 098 993 | 1 070 228 | 1 002 276 |
| Charges et affectations à des fins fiscales | 1 098 993 | 1 067 232 | 1 021 219 |
| Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales avant contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal | - | 2 996 | (18 943) |
| Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal | - | - | 18 943 |
| Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales | - | 2 996 | - |
| Actif total | | 3 971 580 | 2 986 737 |
| Passif | | 1 917 986 | 1 535 424 |
| Excédent accumulé | | 2 053 594 | 1 451 313 |
| | | 3 971 580 | 2 986 737 |
| Acquisitions d'immobilisations | 858 020 | 435 737 | 368 173 |
| Émissions de dette à long terme | 653 833 | 209 000 | 384 500 |
| Dette à long terme | 1 637 200 | 1 374 456 | 1 181 848 |
| Endettement total net à long terme | | 478 004 | 493 142 |
| Liquidités provenant de l'exploitation | | 166 359 | 272 919 |
| Achalandage (en millions de déplacements) | 386,3 | 388,6 | 382,8 |
| Rendement du fonds d'amortissement en % | 4,00 % | 5,30 % | 4,35 % |
| Taux d'intérêt moyen sur la dette à court terme | 0,81 % | 0,75 % | 1,44 % |
| Taux d'intérêt moyen sur la dette à long terme | 4,87 % | 4,89 % | 5,00 % |
| Cote de crédit selon les firmes de notation : | | | |
| Moody's | | Aa2 | Aa2 |
| Standard & Poor's | | A+ | A+ |

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

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

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Pour l'exercice financier 2010, la Société a enregistré des revenus de fonctionnement de 1 070,2 M\$. Les charges, quant à elles, se sont élevées à 845,3 M\$, dégagant ainsi un excédent de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales de 224,9 M\$. Une fois les ajustements de la conciliation à des fins fiscales effectués, la Société termine l'exercice financier 2010 avec un excédent de 3,0 M\$.

REVENUS DE FONCTIONNEMENT

Les revenus de fonctionnement sont en hausse de 68,0 M\$ par rapport à 2009 mais affichent un manque à gagner de 28,8 M\$ par rapport au budget, car ce dernier incluait une nouvelle source de revenus de 40,0 M\$. Cette nouvelle source de revenus s'est concrétisée par la mise en place d'une nouvelle taxe de 1,5 ¢ le litre sur les carburants à compter du 1^{er} mai 2010, dont la quote-part de la STM s'est élevée à 13,5 M\$. Cette nouvelle source de revenus est présentée avec les contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal.

Les revenus-clients se sont chiffrés à 487,7 M\$, soit une augmentation de 24,5 M\$ comparativement à l'année 2009, conséquence de l'accroissement de l'offre de service et de la reprise économique dans la grande région de Montréal en 2010. En effet, la Société a dépassé son niveau d'achalandage historique atteint en 2009 pour enregistrer plus de 388,6 millions de déplacements. Une économie favorable, un hiver plus clément, une recrudescence du tourisme à l'été ainsi qu'une hausse des déplacements métropolitains ont contribué à l'atteinte de cette cible. Enfin, les efforts de promotion déployés tout au long de l'année, de même que les partenariats développés avec les grands générateurs de déplacements sont des facteurs importants dans l'atteinte de cette remarquable performance. Parmi les réalisations ayant permis l'augmentation de l'achalandage, notons la nouvelle ligne 747, le repositionnement tarifaire et l'amélioration du réseau de distribution des titres «1 jour» et «3 jours».

L'agglomération de Montréal a majoré sa contribution de base au transport en commun de 27,4 M\$ par rapport à 2009, portant ainsi son apport à la Société à 359,4 M\$. Cependant, aucune contribution additionnelle n'a été versée en 2010. En 2009, l'agglomération de Montréal avait contribué pour un montant de 18,9 M\$ afin d'éponger le déficit de fonctionnement de la Société.

Au chapitre des subventions, le gouvernement du Québec a accru sa contribution de 18,5 M\$ par rapport à l'exercice précédent. Le PASTEC affiche une hausse de 10,2 M\$ suite à la croissance de l'offre de service bus et métro. Ce programme est issu de la Politique québécoise du transport collectif et vise à augmenter l'achalandage du transport en commun de 8 % et l'offre de service de 16 % d'ici 2011. Pour la période s'échelonnant du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2010, l'achalandage a connu une croissance de 7,0 % alors que la Société a bonifié l'offre de service de 21,7 % (incluant le prolongement du métro à Laval).

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

REVENUS DE FONCTIONNEMENT (SUITE)

L'augmentation du service de dette a fait en sorte que le gouvernement du Québec a augmenté sa contribution au titre du programme d'aide gouvernemental au transport collectif de personnes (PAGTCP) d'un montant de 5,9 M\$. La subvention relative au service de transport adapté s'est accrue quant à elle de 2,6 M\$, en relation avec la croissance de l'offre de service.

Les contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal affichent une hausse de 12,5 M\$. Cette augmentation découle principalement de la hausse de 1,5 ¢ le litre de la taxe sur les carburants sur le territoire de l'AMT depuis le 1^{er} mai 2010 et de l'adoption par le gouvernement du Québec du décret #1183-2010 concernant les modalités et conditions des versements de cette taxe supplémentaire sur les carburants. Pour 2010, la quote-part provisoire de la Société s'élève à 13,5 M\$ pour la période du 1^{er} mai au 31 décembre 2010. Notons toutefois que l'aide métropolitaine reliée aux déplacements en bus et en métro réellement effectués a été plafonnée en 2010 pour un montant de 8,0 M\$, contrebalancé en partie par l'aide à l'intégration tarifaire qui a été augmentée de 2,0 M\$, ce qui représente un manque à gagner de 6,0 M\$ par rapport aux déplacements effectués sur notre réseau.

Les autres revenus affichent une hausse de 4,0 M\$ par rapport à 2009, notamment à cause de l'augmentation des revenus de publicité qui sont comptabilisés à même la quote-part de la Société en commandite Transgesco.

CHARGES

Les charges affichent une diminution de 124,8 M\$ par rapport à 2009. Cette baisse marquée provient du service bus et métro qui présente une réduction de 133,7 M\$. Par ailleurs, le service de transport adapté et les intérêts et frais de financement affichent respectivement des hausses de 4,9 M\$ et de 4,0 M\$. L'importante réduction de 133,7 M\$ du service bus et métro résulte de l'application d'une norme comptable touchant les avantages sociaux futurs qui a pour effet de constater une réduction de charge de 313,4 M\$ (96,4 M\$ en 2009). En vertu des allègements fiscaux permis par le MAMROT, cette réduction de charge n'affecte pas l'excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales puisqu'elle est contrebalancée par une affectation du montant à pourvoir dans le futur. N'eût été de cette réduction de charge reliée aux avantages sociaux futurs, les charges réelles du service bus et métro se seraient élevées à 1 040,2 M\$ comparativement à 957,0 M\$ en 2009, ce qui correspond à une augmentation 83,2 M\$ et à un écart défavorable de 13,4 M\$ par rapport au budget.

Tel que mentionné précédemment, si on exclut la réduction de charge relative aux avantages sociaux futurs, la hausse des coûts du service bus et métro par rapport à 2009 est principalement attribuable aux éléments suivants : l'augmentation de la charge d'amortissement des immobilisations d'un montant de 39,2 M\$, la bonification de l'offre de service (incluant le PASTEC au montant de 20,4 M\$ dont 50 % est assumé par le gouvernement du Québec) qui a généré une hausse de 4,9 % du kilométrage des bus et des coûts additionnels de 29,0 M\$ et, enfin, l'indexation de la masse salariale qui a entraîné une hausse de 15,0 M\$ comme prévu aux conventions collectives.

L'augmentation des charges du service de transport adapté résulte d'une croissance de 10,1 % des déplacements réalisés par rapport à 2009. Cette croissance des déplacements est supérieure de 1,32 % à celle prévue au budget.

L'augmentation des intérêts et frais de financement de 4,0 M\$ est principalement attribuable au fait qu'en 2010, 209,0 M\$ de nouvelles dettes à long terme ont été émises afin de financer l'investissement requis qui permettra de renouveler les infrastructures vieillissantes de la Société. Ce nouveau financement à long terme a causé une hausse des intérêts sur la dette à long terme de 6,1 M\$. Par ailleurs, la charge d'intérêts à court terme est inférieure de 2,1 M\$ par rapport à 2009.

Ces frais de financement sont inférieurs de 16,9 M\$ par rapport au budget puisque la Société prévoyait des investissements et, conséquemment, des emprunts plus importants au cours de l'exercice 2010. Certains investissements ont également été financés à 100 % par le programme de financement au comptant des infrastructures locales du Québec (SOFIL), ce qui a réduit le besoin de financement.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Les revenus d'investissement présentent un écart défavorable de 285,6 M\$ par rapport au budget. Cet écart s'explique par l'impact des acquisitions d'immobilisations qui sont de 422,3 M\$ inférieures au budget. Parmi les investissements qui n'ont pas été réalisés, notons l'octroi du contrat d'acquisition des voitures de métro plus tard que prévu en 2010, l'étalement de la réalisation du programme Réno-Systèmes II jusqu'en 2012 et le report de l'acquisition d'un terrain devant servir à la construction d'un nouveau centre de transport.

Compte tenu de la non-réalisation de certaines acquisitions d'immobilisations, le financement à long terme des activités d'investissement a été moindre de 124,3 M\$ par rapport au montant budgétisé.

Les investissements ont progressé de 67,6 M\$ par rapport à 2009, pour atteindre 435,7 M\$ en 2010. La majorité des investissements sont des projets visant à renouveler les infrastructures vieillissantes et à remplacer le matériel roulant ayant atteint sa durée de vie utile. En 2010, davantage d'investissements ont été financés par le programme SOFIL. Ce programme permet d'obtenir une subvention au comptant égale aux charges admissibles, alors que le PAGTCP confère des subventions à des taux variant de 50 % à 75 %.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers affichent une croissance de 607,4 M\$ par rapport à 2009, attribuable principalement à l'augmentation de 91,9 M\$ au niveau des placements du fonds d'amortissement, de 139,0 M\$ au niveau des subventions à recevoir ainsi que de 314,6 M\$ pour l'actif au titre des avantages sociaux futurs. Les actifs financiers sont composés des principaux éléments suivants :

PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT

Les placements du fonds d'amortissement sont composés de 15 fonds dédiés au remboursement de certaines dettes à long terme. Au 31 décembre 2009, les placement du fonds d'amortissement s'élevaient à 169,2 M\$. Au cours de l'exercice 2010, des contributions de 91,9 M\$ ont été effectuées. Le solde des placements du fonds d'amortissement s'établit donc à 261,1 M\$ au 31 décembre 2010. Les placements du fonds d'amortissement ont permis de générer des revenus s'élevant à 8,2 M\$ (7,1 M\$ en 2009), soit un rendement de 5,30 % (4,35 % en 2009). Ce rendement est supérieur à la cible fixée pour 2010 de 4,0 %.

CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL À RECEVOIR

La hausse de 13,7 M\$ s'explique par une augmentation de la contribution à recevoir relative au programme SOFIL de 32,6 M\$. Celle-ci est attribuable à la croissance des charges admissibles principalement au niveau des acquisitions de bus. Cette augmentation est toutefois contrebalancée par le fait qu'aucune contribution supplémentaire n'a été octroyée en 2010. En 2009, un montant de 18,9 M\$ avait été accordé pour absorber le déficit de fonctionnement de la Société.

SUBVENTIONS À RECEVOIR

La hausse de 139,0 M\$ est tributaire des montants à recevoir des subventions relatives aux immobilisations provenant du gouvernement du Québec en fonction des différents programmes d'aide. Il y a eu une augmentation de 42,1 M\$ au niveau des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme suite aux investissements importants en infrastructures. Enfin, il y a eu une augmentation de 100,1 M\$ au niveau des subventions à recevoir dans le cadre du programme SOFIL dû à l'augmentation des charges admissibles à ce programme, principalement attribuable à des acquisitions de bus.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

AUTRES DÉBITEURS

Les autres débiteurs sont constitués des revenus régionaux à recevoir de l'AMT de 12,1 M\$, des réclamations de taxes aux différents gouvernements de 9,8 M\$, des comptes clients généraux de 22,9 M\$ et d'autres débiteurs totalisant 1,8 M\$.

ACTIF (PASSIF) AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Ce poste comprend les montants constatés à l'état de la situation financière pour les régimes de retraite ainsi que les autres avantages complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi. Au 31 décembre 2010, l'actif au titre des avantages sociaux futurs s'élevait à 314,6 M\$ alors qu'il se soldait par un passif de 4,6 M\$ en 2009. Ce montant de 314,6 M\$ est composé des deux éléments suivants: un actif de 422,7 M\$ pour les régimes de retraite et un passif de 108,1 M\$ pour les avantages complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi.

L'actif de 422,7 M\$ des régimes de retraite provient essentiellement des pertes actuarielles non amorties de 445,1 M\$ qui seront amorties lors des exercices subséquents sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA). Ces pertes constituent le plafonnement de l'actif au titre des prestations constituées tel qu'exigé par les normes comptables portant sur les avantages sociaux futurs. La contrepartie de cet actif de 445,1 M\$ (93,1 M\$ en 2009) se traduit par une réduction de charge au titre des avantages sociaux futurs à l'état des résultats. En vertu des allègements fiscaux permis par le MAMROT suite à la crise financière qui a sévi en 2008, cette réduction de charge est affectée au montant à pourvoir dans le futur dans l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales.

Pour ce qui est des autres avantages sociaux futurs (complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi), le passif a augmenté de 3,3 M\$, soit l'écart entre les cotisations versées de 3,0 M\$ et la charge de 6,3 M\$, portant ainsi le passif à 108,1 M\$.

PASSIFS

Les passifs affichent une hausse de 382,6 M\$ résultant principalement d'une augmentation des emprunts temporaires de 244,4 M\$ et d'une augmentation de la dette à long terme de 192,6 M\$. La hausse des passifs est directement reliée aux acquisitions d'immobilisations. Plus précisément, la hausse des emprunts temporaires est quant à elle due aux changements législatifs adoptés en décembre 2010 pour l'émission de nouvelles dettes à long terme, et au retard qui en a résulté.

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2009, la dette à long terme s'élevait à 1 181,8 M\$. En 2010, la stratégie de financement de la Société a permis d'émettre 209,0 M\$ de nouvelles dettes à long terme alors que les remboursements se sont chiffrés à 16,4 M\$. La dette à long terme au 31 décembre 2010 s'élève donc à 1 374,4 M\$.

ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers sont en hausse de 377,5 M\$. Cette hausse est principalement causée par l'augmentation de 268,5 M\$ d'immobilisations et par le dépôt sur les nouvelles voitures de métro au montant de 96,3 M\$.

IMMOBILISATIONS

Ce poste représente la valeur nette des immobilisations de la Société. La variation entre la valeur de 2009 de 1 952,0 M\$ et celle de 2010 de 2 220,4 M\$ s'explique par des acquisitions de 435,7 M\$ diminuées de l'amortissement de 158,9 M\$ et de la valeur non amortie des immobilisations corporelles disposées de 8,4 M\$.

Les principales acquisitions de l'exercice proviennent de l'achat de bus pour un montant de 267,4 M\$, du programme de rénovation des équipements fixes du métro pour un montant de 112,0 M\$, du programme de rénovation des stations de métro visant le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro pour un montant de 21,9 M\$, ainsi que de la réfection du centre de transport Frontenac pour un montant de 12,3 M\$.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

AUTRES ÉLÉMENTS

COMMANDE CENTRALISÉE DU MÉTRO

Le renouvellement nécessaire de la commande centralisée, le cerveau informatique du métro de Montréal, a fait l'objet d'une attention soutenue de la part de la haute direction et du Conseil d'administration tout au long de l'année. Rappelons que ce projet qui a débuté en 2003 a été repris en régie contrôlée par la STM en mars 2010, tel qu'en faisait mention le rapport financier annuel 2009. Le nouveau cadre de gestion du projet, l'échéancier révisé et l'enveloppe budgétaire adoptée ont à ce jour été respectés. Tout indique que ce projet majeur sera pleinement opérationnel à la fin 2012.

Au cours de l'automne 2010, des essais de performance permettant de confirmer la poursuite de ce projet se sont avérés concluants. Des tests de mises en service sur une ligne de métro ont donné des résultats probants et assurent la direction de la pertinence du calendrier de réalisation et du plan de basculement de l'exploitation du métro sur les nouveaux systèmes ainsi que dans la salle de contrôle.

Au 31 décembre 2010, les coûts s'élèvent à 147,3 M\$ et devraient atteindre 207,9 M\$ à la fin de ce projet d'envergure, conformément à l'enveloppe budgétaire prévue qui a été révisée le 10 mars 2010 (résolution CA-2010-066). Ces charges sont admissibles à une subvention de 75 % en vertu du PAGTCP.

ACQUISITION DE VOITURES DE MÉTRO

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

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

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

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

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

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

(en millions de dollars)

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

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

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

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

INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

En vertu des articles 136 et 138 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L. R. Q. chapitre S-30.01), les états financiers pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 inclus dans le rapport financier annuel de la Société de transport de Montréal ont été déposés par le trésorier qui en atteste la véracité, lors de la séance du conseil d'administration du 6 avril 2011.

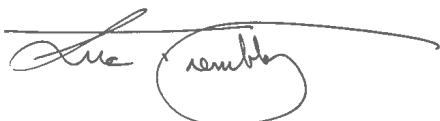
Les états financiers et toute l'information figurant dans le présent rapport financier sont la responsabilité de la direction de la Société. La direction s'est également assurée de la concordance entre les états financiers et toutes les autres informations divulguées dans le rapport financier.

Les états financiers 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 donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société.

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

C'est principalement par l'intermédiaire de son comité de vérification, composé de membres du conseil d'administration et de membres externes, que le conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers contenus dans le rapport financier. Le comité de vérification examine les états financiers dressés par le trésorier et par la suite, le conseil d'administration prend acte du dépôt de ces derniers.

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



Luc Tremblay, CA
Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle



Angèle Dubé, CA
Directrice
Gestion financière et encadrement de systèmes



Vérificateur général
de Montréal

Montréal 

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport de Montréal (la « Société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2010, et les états 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

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers 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 exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité des auditeurs

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, 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 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. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers 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 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.

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

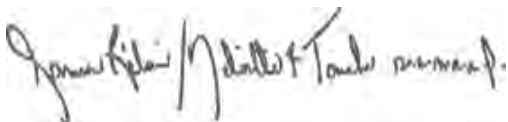
Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2010, 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.

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

Observations

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



Samson Bélair/Deloitte & Touche s.e.n.c.r.l.
Comptable agréé auditeur permis no 10881



Le vérificateur général de Montréal,
Jacques Bergeron, CA auditeur

Montréal, le 6 avril 2011

ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2010

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | | | 2010 | 2009 |
|---|-------|--------------|------------------------|------------------------|
| | Notes | Budget | Réalisations | Réalisations |
| | | (non audité) | | |
| REVENUS | | | | |
| Fonctionnement | | | | |
| Revenus-clients | 3 | 481 911 | 487 670 | 463 187 |
| Contribution de l'agglomération de Montréal | | 359 400 | 359 400 | 332 000 |
| Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal | | - | - | 18 943 |
| Subventions | 4 | 122 001 | 113 236 | 94 760 |
| Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal | 5 | 58 143 | 71 133 | 58 617 |
| Autres revenus | 6 | 37 538 | 38 789 | 34 769 |
| Nouvelles sources de revenus | | 40 000 | - | - |
| | | 1 098 993 | 1 070 228 | 1 002 276 |
| Investissement | | | | |
| Contribution de l'agglomération de Montréal | | 30 687 | 41 117 | 8 483 |
| Subventions | 4 | 632 217 | 336 224 | 221 874 |
| | | 662 904 | 377 341 | 230 357 |
| | | 1 761 897 | 1 447 569 | 1 232 633 |
| CHARGES | | | | |
| Service bus et métro | | 1 026 835 | 726 835 ^(a) | 860 554 ^(a) |
| Service de transport adapté | | 54 267 | 53 423 | 48 475 |
| Intérêts et frais de financement | 7 | 81 936 | 65 030 | 61 058 |
| | | 1 163 038 | 845 288 | 970 087 |
| Excédent de l'exercice | | 598 859 | 602 281 | 262 546 |
| Excédent accumulé au début de l'exercice | | | 1 451 313 | 1 188 767 |
| Excédent accumulé à la fin de l'exercice | | | 2 053 594 | 1 451 313 |

^(a) Voir la section «Analyse des états financiers - Excédent de fonctionnement à des fins fiscales» sous la rubrique «Charges» (p.12).

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | | 2010 | 2009 |
|--|-----------------|--------------------------|-------------------------|
| | Budget | Réalizations | Réalizations |
| | (non audité) | | |
| EXCÉDENT DE L'EXERCICE | 598 859 | 602 281 | 262 546 |
| Moins : revenus d'investissement | (662 904) | (377 341) | (230 357) |
| Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales | (64 045) | 224 940 | 32 189 |
| CONCILIATION À DES FINS FISCALES | | | |
| Immobilisations | | | |
| Produit de cession | - | 7 909 | 1 194 |
| Amortissement | 121 824 | 158 852 | 119 650 |
| Perte sur cession | - | 486 | 1 026 |
| | 121 824 | 167 247 | 121 870 |
| Financement | | | |
| Remboursement de la dette à long terme net des refinancements | (32 127) | (16 392) | (89 955) |
| Variation des dettes en cours de financement | - | (11 010) | 481 |
| Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement | 65 856 | 63 610 | 51 594 |
| Financement à long terme des activités de fonctionnement | - | (1) | 143 |
| | 33 729 | 36 207 | (37 737) |
| Affectations | | | |
| Activités d'investissement | (5 029) | (17 864) | (6 786) |
| Fonds d'amortissement | (84 128) | (91 877) | (13 843) |
| Fonds de roulement | (851) | 1 525 | (1 377) |
| Excédent de fonctionnement non affecté | - | - | 3 821 |
| Montant à pourvoir dans le futur | (1 500) | (317 182) ^(a) | (98 137) ^(a) |
| | (91 508) | (425 398) | (116 322) |
| | 64 045 | (221 944) | (32 189) |
| Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales | - | 2 996 | - |

^(a) Voir la section «Analyse des états financiers - Excédent de fonctionnement à des fins fiscales» sous la rubrique «Charges» (p.12).

EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | | 2010 | 2009 |
|--|----------------|----------------|--------------|
| | Budget | Réalisations | Réalisations |
| | (non audité) | | |
| REVENUS D'INVESTISSEMENT | 662 904 | 377 341 | 230 357 |
| CONCILIATION À DES FINS FISCALES | | | |
| Immobilisations | | | |
| Acquisitions | | | |
| Immeubles | (16 774) | (22 735) | (82 204) |
| Réseau initial et prolongements du métro | - | (28) | (84) |
| Améliorations aux infrastructures du métro | (284 728) | (209 660) | (169 767) |
| Infrastructures locales | (47 259) | (3 850) | (2 371) |
| Matériel roulant - bus | (162 377) | (267 444) | (90 095) |
| Matériel roulant - minibus | (4 131) | (1 542) | (1 483) |
| Matériel roulant - autres | (5 140) | (1 499) | (2 769) |
| Améliorations locatives | (1 443) | - | - |
| Équipements de bureau et logiciels | (9 328) | 6 971 | (54 358) |
| Machinerie, outillage et équipements | (155 235) | (3 067) | (24 082) |
| Immobilisations en cours | (171 605) | 67 117 | 59 040 |
| | (858 020) | (435 737) | (368 173) |
| Financement | | | |
| Financement à long terme des activités d'investissement | 190 087 | 65 767 | 149 263 |
| Affectations | | | |
| Activités de fonctionnement | 5 029 | 17 864 | 6 786 |
| | (662 904) | (352 106) | (212 124) |
| Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales | - | 25 235 | 18 233 |

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | Notes | 2010 | 2009 |
|--|-------|------------------|-----------|
| ACTIFS FINANCIERS | | | |
| Encaisse | | 23 565 | 20 558 |
| Placements du fonds d'amortissement | 8 | 261 054 | 169 177 |
| Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir | | 41 117 | 27 426 |
| Subventions à recevoir | 9 | 831 153 | 692 109 |
| Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir | 10 | 57 216 | 29 658 |
| Autres débiteurs | 11 | 46 572 | 32 678 |
| Placements à long terme | 12 | 8 733 | 5 005 |
| Actif au titre des avantages sociaux futurs | 16 | 314 557 | - |
| | | 1 583 967 | 976 611 |
| PASSIFS | | | |
| Emprunts temporaires | 13 | 331 414 | 86 961 |
| Créditeurs et frais courus | 14 | 212 116 | 261 982 |
| Dette à long terme | 15 | 1 374 456 | 1 181 848 |
| Passif au titre des avantages sociaux futurs | 16 | - | 4 633 |
| | | 1 917 986 | 1 535 424 |
| DETTE NETTE | | (334 019) | (558 813) |
| ACTIFS NON FINANCIERS | | | |
| Immobilisations | 17 | 2 220 492 | 1 952 002 |
| Stocks | | 36 161 | 34 225 |
| Autres actifs non financiers | 18 | 130 960 | 23 899 |
| | | 2 387 613 | 2 010 126 |
| EXCÉDENT ACCUMULÉ | | 2 053 594 | 1 451 313 |

Engagements (note 21)

Éventualités (note 22)

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | Budget | 2010 | 2009 |
|--|------------------|------------------|-----------|
| | (non audité) | | |
| Excédent de l'exercice | 598 859 | 602 281 | 262 546 |
| Variation des immobilisations | | | |
| Acquisitions | (858 020) | (435 737) | (368 173) |
| Produit de cession | - | 7 909 | 1 194 |
| Amortissement | 121 824 | 158 852 | 119 650 |
| Perte sur cession | - | 486 | 1 026 |
| | (736 196) | (268 490) | (246 303) |
| Variation des stocks | (1 936) | (1 936) | (1 036) |
| Variation des autres actifs non financiers | (107 061) | (107 061) | (2 780) |
| | (108 997) | (108 997) | (3 816) |
| Variation de la dette nette | (246 334) | 224 794 | 12 427 |
| Dettes nette au début de l'exercice | (558 813) | (558 813) | (571 240) |
| Dettes nette à la fin de l'exercice | (805 147) | (334 019) | (558 813) |

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | Note | 2010 | 2009 |
|---|------|---------------|---------------|
| Activités de fonctionnement | | | |
| Excédent de l'exercice | | 602 281 | 262 546 |
| Éléments sans effet sur la trésorerie | | | |
| Quote-part du bénéfice d'une filiale | | (17 218) | (1 630) |
| Amortissement des immobilisations | | 158 852 | 119 650 |
| Perte sur cession d'immobilisations | | 486 | 1 026 |
| | | 744 401 | 381 592 |
| Variation nette des éléments hors caisse | 19 | (578 042) | (108 673) |
| | | 166 359 | 272 919 |
| Activités d'investissement en immobilisations | | | |
| Acquisitions | | (435 737) | (368 173) |
| Produit de cession | | 7 909 | 1 194 |
| Variation des dépôts pour l'achat de bus | | 2 022 | (934) |
| Variation des dépôts pour l'achat de voitures de métro | | (96 316) | - |
| | | (522 122) | (367 913) |
| Activités d'investissement en placements | | | |
| Amortissement des primes et escomptes sur les placements du fonds d'amortissement | | 772 | 1 203 |
| Acquisition de placements du fonds d'amortissement | | (92 649) | (60 099) |
| Produit de cession de placements du fonds d'amortissement | | - | 45 053 |
| Distribution d'une filiale | | 13 490 | 2 400 |
| | | (78 387) | (11 443) |
| Activités de financement | | | |
| Variation nette des emprunts temporaires | | 244 453 | (172 846) |
| Émission de dette à long terme | | 209 000 | 384 500 |
| Remboursement de la dette à long terme net des refinancements | | (16 392) | (89 955) |
| Variation des frais d'émission de la dette à long terme | | 96 | (4 605) |
| | | 437 157 | 117 094 |
| Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | | 3 007 | 10 657 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice | | 20 558 | 9 901 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de de l'exercice | | 23 565 | 20 558 |

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués uniquement de l'encaisse.

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | | 2010 | 2009 |
|--|------------------|---------------------------------|-----------------------|
| | Budget | Réalisations | Réalisations |
| | (non audité) | | |
| Rémunération | 557 883 | 554 355 | 518 924 |
| Charges sociales | 148 321 | (164 366) ^(a) | 43 264 ^(a) |
| Biens et services | 252 774 | 230 692 | 226 457 |
| Intérêts et frais de financement | | | |
| Frais de financement à court terme | 4 582 | 1 929 | 4 092 |
| Intérêts sur la dette à long terme à la charge : | | | |
| de la Société | 33 830 | 27 480 | 27 291 |
| du gouvernement du Québec et ses entreprises | 43 524 | 35 621 | 29 675 |
| | 81 936 | 65 030 | 61 058 |
| Amortissement des immobilisations | 121 824 | 158 852 | 119 650 |
| Autres | 300 | 725 | 734 |
| | 1 163 038 | 845 288 | 970 087 |

^(a) Voir la section « Analyse des états financiers - Excédent de fonctionnement à des fins fiscales » sous la rubrique « Charges » (p.12).

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

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

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

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

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

Les principales conventions comptables utilisées sont les suivantes :

a) 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.

b) Utilisation d'estimations

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

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

c) 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.

d) Constatation des revenus

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

d) Constatation des revenus (suite)

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

e) Encaisse

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

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) Contributions et subventions à recevoir

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

h) Placements à long terme

Les participations dans les filiales sont présentées selon la méthode modifiée de la comptabilisation à la valeur de consolidation.

i) Charges et actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs

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

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

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

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

Les gains et pertes actuariels, résultant de l'écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes ou découlant des modifications des hypothèses actuarielles, sont reportés puis amortis sur la durée de service moyenne restante des employés actifs. Au 31 décembre 2010, cette durée de service moyenne restante varie de 4 à 13 ans.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

j) Immobilisations

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

| | |
|--|-----------------------|
| Immeubles | 40 ans |
| Réseau initial et prolongements du métro | 40 et 100 ans |
| Améliorations aux infrastructures du métro | 15, 25, 40 et 100 ans |
| Infrastructures locales | 20 et 40 ans |
| Infrastructures régionales | 20 et 40 ans |
| Matériel roulant – bus | 13 à 16 ans |
| Matériel roulant – minibus | 5 ans |
| Matériel roulant – autres | 5 et 10 ans |
| Équipements de bureau et logiciels | 5 et 10 ans |
| Machinerie, outillage et équipements | 15 ans |

Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service. Les immobilisations en cours (projets en voie de réalisation) et les immobilisations mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement. Lorsque la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à une immobilisation est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de celle-ci est réduit pour refléter sa baisse de valeur.

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

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

k) Stocks

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

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

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

m) Obligations environnementales

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2009

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

n) Instruments financiers dérivés

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

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

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

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

o) Données budgétaires (non auditées)

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

3. REVENUS-CLIENTS

| | 2010 | 2009 |
|----------------------------------|----------------|---------|
| Service bus et métro | 438 712 | 415 157 |
| Service de transport adapté | 2 819 | 2 686 |
| Revenus régionaux ^(a) | 46 139 | 45 344 |
| | 487 670 | 463 187 |

^(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).

4. SUBVENTIONS

| | 2010 | 2009 |
|---|----------------|---------|
| Fonctionnement | | |
| Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a) | 35 621 | 29 675 |
| Programme d'amélioration des services de transport en commun ^(b) | 39 883 | 29 724 |
| Service de transport adapté ^(c) | 37 334 | 34 779 |
| Autres | 398 | 582 |
| | 113 236 | 94 760 |
| Investissement | | |
| Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a) | 105 697 | 169 039 |
| Programme d'amélioration des services de transport en commun ^(b) | 7 605 | - |
| Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d) | 223 139 | 46 246 |
| Programme d'amélioration de la sécurité dans les transports ^(e) | - | 6 523 |
| Programme de démonstration en transport urbain ^(f) | (217) | 66 |
| | 336 224 | 221 874 |
| | 449 460 | 316 634 |

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

4. SUBVENTIONS (SUITE)

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

La Société est éligible à une subvention pouvant atteindre un maximum de 50 % des charges de fonctionnement (ou dans certains cas d'investissement) reconnues admissibles par le ministère des Transports, ceci sur une période de 5 ans et ce, depuis l'année 2007. L'objectif de ce programme, issu de la Politique québécoise du transport collectif, vise à augmenter l'achalandage du transport en commun de 8 % de 2007 à 2011. La portion de cette aide gouvernementale relative aux activités de fonctionnement pourrait atteindre jusqu'à 51,9 M\$ en 2011 considérant que la croissance de l'offre de service de la Société a atteint le niveau de 16 % qui était la cible visée par ce programme.

^{c)} Service de transport adapté

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

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

En vertu des pouvoirs conférés à la SOFIL, la Société est éligible à une subvention au comptant égale à 84,5 % des acquisitions d'immobilisations jugées admissibles par le ministère des Transports, et ce depuis l'année 2006 jusqu'en 2010. À cette subvention s'ajoute une contribution de l'agglomération de Montréal au taux de 15,5 %, portant ainsi la subvention totale en regard des acquisitions admissibles à 100 %. De plus, en vertu d'un nouveau décret prolongeant le programme jusqu'en 2014, certaines acquisitions sont admissibles à une subvention de 85 % du ministère des Transports et à une contribution de 15 % de l'agglomération de Montréal. Selon ce programme, les remboursements s'effectuent au comptant et sur service de dette, incluant les intérêts sur la dette.

^{e)} Programme d'amélioration de la sécurité dans les transports (Sûreté-transit)

Ce programme du gouvernement fédéral vise à accroître la sécurité des utilisateurs du transport en commun en mettant l'accent sur les systèmes, la formation et les équipements. Ce programme subventionne jusqu'à 75 % des charges admissibles.

^{f)} Programme de démonstration en transport urbain (PDTU)

Ce programme, financé par Transports Canada, vise à mettre en œuvre des projets de démonstration afin de promouvoir des approches innovatrices en matière de réduction de gaz à effet de serre.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010
 (en milliers de dollars)

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

| | 2010 | 2009 |
|--|---------------|---------------|
| Contributions régionales | | |
| Reliées aux déplacements sur le réseau du métro ^(a) | 40 521 | 45 073 |
| Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines ^(a) | 4 693 | 5 447 |
| Service de transport adapté ^(b) | 203 | - |
| Reliées aux équipements et infrastructures ^(c) | 1 033 | 1 207 |
| Quote-part de la taxe sur les carburants ^(d) | 13 503 | - |
| Intégration tarifaire ^(e) | 4 071 | 1 497 |
| Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal ^(f) | 7 109 | 5 393 |
| | 71 133 | 58 617 |

^(a) Bus et métro

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

^(b) Service de transport adapté

La Société reçoit de l'AMT une aide financière au Service de transport adapté pour compenser les services offerts de nature métropolitaine.

^(c) Équipements et infrastructures régionaux

En vertu de l'article 37 de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, l'AMT doit acquérir de la Société les équipements et les infrastructures nécessaires au réseau de transport métropolitain par bus. Au 31 décembre 2010, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Cependant, l'AMT rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci.

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

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

^(e) Intégration tarifaire

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

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

Le 22 février 2007, le gouvernement du Québec a signé une entente concernant les règles de partage du déficit «métropolisable» du métro pour une durée de 5 ans, soit de 2007 à 2011. La contribution totale des municipalités hors de l'agglomération de Montréal est préétablie pour la période de l'entente.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

6. AUTRES REVENUS

| | 2010 | 2009 |
|---|---------------|---------------|
| Publicité | 2 434 | 13 674 |
| Quote-part du bénéfice d'une filiale | 17 218 | 1 630 |
| Revenus du fonds d'amortissement | 8 210 | 7 058 |
| Frais administratifs sur vente de cartes OPUS | 4 528 | 4 657 |
| Ristournes d'assurance | - | 4 048 |
| Autres | 6 399 | 3 702 |
| | 38 789 | 34 769 |

7. INTÉRÊTS ET FRAIS DE FINANCEMENT

| | 2010 | 2009 |
|------------------------------------|---------------|---------------|
| Frais de financement à court terme | 1 929 | 4 092 |
| Intérêts sur la dette à long terme | 63 101 | 56 966 |
| | 65 030 | 61 058 |

8. PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT

| | 2010 | 2009 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Encaisse | 27 380 | 24 994 |
| Obligations et coupons d'obligations | 232 191 | 143 200 |
| Intérêts à recevoir | 1 483 | 983 |
| | 261 054 | 169 177 |

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

| | 2010 | | 2009 | |
|---------------|---|--------------------------------|---|--------------------------------|
| | Placements garantis par le gouvernement du Québec | Taux d'intérêt nominal pondéré | Placements garantis par le gouvernement du Québec | Taux d'intérêt nominal pondéré |
| 2010 | - | - | 3 932 | 5,58 % |
| 2011 | 8 208 | 5,00 % | 8 398 | 5,03 % |
| 2012 | 21 526 | 4,22 % | 13 171 | 4,27 % |
| 2013 | 27 168 | 4,40 % | 27 162 | 4,41 % |
| 2014 | 41 744 | 3,86 % | 33 282 | 3,46 % |
| 2015 | 34 602 | 2,88 % | - | - |
| Plus de 5 ans | 98 943 | 4,26 % | 57 255 | 4,03 % |
| | 232 191 | 4,03 % | 143 200 | 4,10 % |

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| 9. SUBVENTIONS À RECEVOIR | 2010 | 2009 |
|---|----------------|----------------|
| Gouvernement du Québec | | |
| Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme | 628 976 | 558 353 |
| Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme non encore émise | 13 770 | 42 307 |
| Programme de financement des infrastructures locales | 128 283 | 28 192 |
| Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes | 9 643 | 11 105 |
| Service de transport adapté | 12 021 | 13 121 |
| Programme d'amélioration des services de transport en commun | 38 460 | 38 179 |
| | 831 153 | 691 257 |
| Gouvernement du Canada | | |
| Programme d'amélioration de la sécurité dans les transports | - | 627 |
| Agence métropolitaine de transport | | |
| Immobilisations | - | 225 |
| | 831 153 | 692 109 |

Les encaissements des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, dont les modalités sont déterminées au 31 décembre 2010, s'établissent comme suit :

| | 2010 | | 2009 | |
|------------|----------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|
| | Encaissements | Taux d'intérêt nominal pondéré | Encaissements | Taux d'intérêt nominal pondéré |
| 2010 | - | - | 14 879 | 4,82 % |
| 2011 | 17 732 | 4,42 % | 16 257 | 4,97 % |
| 2012 | 40 042 | 5,06 % | 39 889 | 5,30 % |
| 2013 | 17 641 | 4,70 % | 15 900 | 5,14 % |
| 2014 | 100 187 | 4,89 % | 105 670 | 4,91 % |
| 2015 | 9 311 | 4,41 % | - | - |
| 1 à 5 ans | 184 913 | 4,84 % | 192 595 | 5,01 % |
| 6 à 10 ans | 444 063 | 4,80 % | 365 758 | 4,89 % |
| | 628 976 | 4,81 % | 558 353 | 4,93 % |

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

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

| | 2010 | 2009 |
|--|---------------|--------|
| Contributions régionales | 48 230 | 25 857 |
| Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal | 8 986 | 3 801 |
| | 57 216 | 29 658 |

11. AUTRES DÉBITEURS

| | 2010 | 2009 |
|---|---------------|--------|
| Revenus régionaux | 12 053 | 8 114 |
| Réclamations de taxes aux gouvernements | 9 806 | 5 542 |
| Comptes clients généraux | 22 895 | 15 591 |
| Autres | 1 818 | 3 431 |
| | 46 572 | 32 678 |

Une provision pour mauvaises créances de 9,7 M\$ (9,4 M\$ en 2009) a été déduite des autres débiteurs.

12. PLACEMENTS À LONG TERME

| | 2010 | 2009 |
|--|--------------|-------|
| Participation dans une filiale, comptabilisée selon la méthode modifiée de la valeur de consolidation ^(a) | 8 718 | 4 990 |
| Autre filiale | 15 | 15 |
| | 8 733 | 5 005 |

^(a) Informations complémentaires condensées concernant la filiale détenue à 99,9 %.

| | | |
|-----------------------|------------------------------|----------------------|
| Actif total | 9 342 | 6 916 |
| Passif total | 624 | 1 758 |
| Avoir | | |
| Solde au début | 5 158 | 5 760 |
| Revenus | 19 686 | 3 369 |
| Charges | 2 636 | 1 571 |
| Bénéfice net | 17 050 ^(b) | 1 798 |
| Distribution | (13 490) | (2 400) |
| Solde à la fin | 8 718 | 5 158 ^(b) |

^(b) Un ajustement de l'année précédente d'un montant de 168 \$ a été comptabilisé dans l'année en cours.

Engagement

La filiale s'est engagée à verser une somme de 0,2 M\$ pour des locaux en vertu d'un bail se terminant le 31 décembre 2012.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

13. EMPRUNTS TEMPORAIRES

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

De ce montant, une somme de 500,0 M\$ peut être empruntée, en tout ou en partie, au moyen de billets, acceptations bancaires ou autres titres pouvant être négociés auprès des banques à charte ou sur le marché libre des emprunts à court terme à un taux n'excédant pas le taux préférentiel des banques à charte. Le terme de remboursement de chacun des billets, acceptations bancaires ou autres titres ne doit pas excéder un an, à compter de leur date d'émission. Au 31 décembre 2010, la valeur nominale des émissions en papier commercial totalise 332,0 M\$ (87,0 M\$ en 2009) et le taux moyen pour l'exercice financier 2010 est de 0,75 % (1,44 % en 2009).

La Société dispose également d'une marge de crédit avec privilège d'utilisation sous forme de billets à demande de 100,0 M\$. Le taux d'intérêt accordé sur cette marge de crédit est le taux de base de l'institution bancaire majoré de 0,3 %, calculé au jour le jour et payable le dernier jour de chaque mois. Le taux moyen pour l'exercice financier 2010 a été de 2,89 % (2,43 % en 2009). Au 31 décembre 2010, la marge de crédit est inutilisée (0,1 M\$ en 2009) et porte intérêt au taux de 3,30 % (2,25 % en 2009).

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

14. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

| | 2010 | 2009 |
|---|----------------|---------|
| Fournisseurs et frais courus | 105 516 | 141 336 |
| Salaires et charges sociales | 57 887 | 75 139 |
| Revenus perçus d'avance | 17 353 | 15 520 |
| Intérêts courus sur la dette long terme | 13 066 | 12 406 |
| Autres | 18 294 | 17 581 |
| | 212 116 | 261 982 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

15. DETTE À LONG TERME

| | 2010 | 2009 |
|--|-----------|-----------|
| Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt fixes qui varient de 1,00 % à 5,85 % (3,75 % à 6,85 % en 2009), échéant d'avril 2011 à novembre 2027 | 1 374 456 | 1 181 848 |

Un montant de 200,0 M\$ d'obligations émises en 2010 a été acquis par la Ville de Montréal.

La dette à long terme est constituée d'obligations 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.

La Société utilise des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt pour des emprunts totalisant 207,0 M\$ (207,0 M\$ en 2009). Ces swaps éliminent en totalité 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 | 2010 | | | | 2009 | |
|------------------|----------------------------------|--------------|----------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| | Dollars canadiens ^(a) | À refinancer | Échéance nette | Taux d'intérêt nominal pondéré | Dollars canadiens ^(a) | Taux d'intérêt nominal pondéré |
| 2010 | - | - | - | - | 25 642 | 4,83 % |
| 2011 | 32 566 | 4 541 | 28 025 | 4,42 % | 28 016 | 4,97 % |
| 2012 | 73 540 | 15 400 | 58 140 | 5,06 % | 68 740 | 5,30 % |
| 2013 | 32 400 | 14 340 | 18 060 | 4,70 % | 27 400 | 5,14 % |
| 2014 | 184 000 | 27 900 | 156 100 | 4,89 % | 182 100 | 4,91 % |
| 2015 | 17 100 | 7 800 | 9 300 | 4,41 % | - | - |
| 1 à 5 ans | 339 606 | 69 981 | 269 625 | 4,84 % | 331 898 | 5,01 % |
| 6 à 10 ans | 815 552 | 52 500 | 763 052 | 4,80 % | 630 652 | 4,88 % |
| 11 ans et plus | 219 298 | 14 000 | 205 298 | 5,31 % | 219 298 | 5,31 % |
| | 1 374 456 | 136 481 | 1 237 975 | 4,89 % | 1 181 848 | 5,00 % |

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

| Variation de la dette à long terme | 2010 | 2009 |
|---|------------------|------------------|
| Solde au début de l'exercice | 1 181 848 | 887 303 |
| Nouveaux emprunts | 209 000 | 384 500 |
| Remboursements (nets des refinancements) | (16 392) | (89 955) |
| Solde à la fin de l'exercice | 1 374 456 | 1 181 848 |
| Répartition de la dette à long terme | | |
| Montants accumulés au fonds d'amortissement | 261 054 | 169 177 |
| Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme : | | |
| de l'agglomération de Montréal | 484 426 | 454 318 |
| du gouvernement du Québec | 628 976 | 558 353 |
| | 1 113 402 | 1 012 671 |
| | 1 374 456 | 1 181 848 |

La juste valeur de la dette à long terme se chiffre à 1 454,6 M\$ (1 222,4 M\$ en 2009). Elle comprend des passifs financiers nets associés à des swaps de devises et de taux d'intérêt de 56,7 M\$ (29,4 M\$ en 2009).

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010
(en milliers de dollars)

16. ACTIF (PASSIF) AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

| | 2010 | 2009 |
|---|-----------|-----------|
| Régimes de retraite à prestations déterminées | 422 651 | 100 218 |
| Autres régimes de retraite | (108 094) | (104 851) |
| | 314 557 | (4 633) |

Les charges relatives aux régimes à prestations déterminées se chiffrent à -262,3 M\$ (-47,1 M\$ en 2009).

a) Description des régimes

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

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

Les cotisations sont prélevées sur le salaire de base à raison de 6 % pour les employés et 12 % pour la Société moins sa part des cotisations au Régime des rentes du Québec (RRQ).

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

L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2008. La prochaine évaluation sera effectuée au 31 décembre 2011.

Pour le Régime 1992 et pour le Régime CSN, l'employeur ne peut utiliser le surplus de façon unilatérale afin d'abaisser ses cotisations. En effet, une entente avec les employés doit survenir afin de déterminer l'utilisation des surplus. Une portion des surplus est réservée au financement des bénéficiaires futurs (la réserve). Ainsi, l'avantage futur escompté est nul, ce qui donne lieu à la comptabilisation d'une provision pour moins-value qui est portée en diminution de l'actif au titre des prestations constituées. Au 31 décembre 2010, la provision pour moins-value s'élève à 59,0 M\$ (357,2 M\$ en 2009).

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

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

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

| | 2010 | | 2009 | |
|---|---------------------|------------------|---------------------|------------------|
| | Régimes de retraite | Autres régimes | Régimes de retraite | Autres régimes |
| Valeur actuarielle des actifs des régimes | 3 089 115 | - | 3 139 951 | - |
| Obligation au titre des prestations constituées | (3 052 596) | (113 920) | (2 775 666) | (119 608) |
| Situation de capitalisation (déficit) | 36 519 | (113 920) | 364 285 | (119 608) |
| Pertes actuarielles non amorties | 445 140 | 5 826 | 93 091 | 14 757 |
| Actif (passif) au titre des prestations constituées | 481 659 | (108 094) | 457 376 | (104 851) |
| Provision pour moins-value | (59 008) | - | (357 158) | - |
| Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs | 422 651 | (108 094) | 100 218 | (104 851) |

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

| | 2010 | | 2009 | |
|---|---------------------|------------------|---------------------|------------------|
| | Régimes de retraite | Autres régimes | Régimes de retraite | Autres régimes |
| Obligation au titre des prestations constituées | (770 209) | (113 920) | (11 377) | (119 608) |
| Valeur actuarielle des actifs des régimes | 747 720 | - | 1 117 | - |
| Déficit de capitalisation | (22 489) | (113 920) | (10 260) | (119 608) |

d) Valeur actuarielle des actifs des régimes

| | 2010 | | 2009 | |
|--|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | Régimes de retraite | Autres régimes | Régimes de retraite | Autres régimes |
| Solde au début de l'exercice | 3 139 951 | - | 3 266 758 | - |
| Cotisations de l'exercice | 85 203 | 3 054 | 79 995 | 6 310 |
| Rendement prévu des actifs des régimes | 213 484 | - | 201 015 | - |
| Prestations versées | (175 865) | (3 054) | (180 118) | (6 310) |
| Perte survenue dans l'exercice sur le rendement prévu des actifs des régimes | (173 658) | - | (227 699) | - |
| Solde à la fin de l'exercice | 3 089 115 | - | 3 139 951 | - |
| Juste valeur des actifs des régimes | 3 163 616 | - | 2 996 610 | - |

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010
(en milliers de dollars)

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

e) Obligation au titre des prestations constituées

| | 2010 | | 2009 | |
|---|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | Régimes de retraite | Autres régimes | Régimes de retraite | Autres régimes |
| Solde au début de l'exercice | 2 775 666 | 119 608 | 2 943 138 | 97 636 |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice | 77 239 | 3 390 | 82 987 | 5 892 |
| Prestations versées | (175 865) | (3 054) | (180 118) | (6 310) |
| Intérêts débiteurs sur l'obligation | 187 871 | 4 806 | 180 769 | 4 949 |
| Perte (gain) survenu dans l'exercice sur l'obligation | 187 685 | (10 830) | (251 110) | 17 441 |
| Solde à la fin de l'exercice | 3 052 596 | 113 920 | 2 775 666 | 119 608 |

f) Composantes de la charge des régimes à prestations déterminées

| | 2010 | | 2009 | |
|---|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | Régimes de retraite | Autres régimes | Régimes de retraite | Autres régimes |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice | 77 239 | 3 390 | 82 987 | 5 892 |
| Cotisations des employés | (31 376) | - | (28 237) | - |
| Amortissement des pertes (gains) actuariels | 9 294 | (1 899) | 11 224 | (805) |
| Charge au titre des avantages de retraite | 55 157 | 1 491 | 65 974 | 5 087 |
| Intérêts débiteurs sur l'obligation | 187 871 | 4 806 | 180 769 | 4 949 |
| Rendement prévu des actifs des régimes | (213 484) | - | (201 015) | - |
| Charge (revenu) d'intérêt | (25 613) | 4 806 | (20 246) | 4 949 |
| Variation de la provision pour moins-value | (298 150) | - | (102 922) | - |
| Charge totale | (268 606) | 6 297 | (57 194) | 10 036 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

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

g) Principales hypothèses actuarielles (taux pondérés)

Les principales hypothèses actuarielles utilisées dans le cadre des évaluations actuarielles réalisées au cours de la période du 31 décembre 2009 au 31 décembre 2010 sont les suivantes :

| | 2010 | | 2009 | |
|---|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| | Régimes de retraite | Autres régimes | Régimes de retraite | Autres régimes |
| Taux d'actualisation | 6,49 % | 5,00 % | 6,88 % | 5,00 % |
| Taux de rendement prévu des actifs des régimes | 6,50 % | - | 6,90 % | - |
| Taux de croissance des salaires | 3,00 % | 3,21 % | 2,50 % | 3,25 % |
| Taux initial de croissance du coût des soins de santé | - | 9,69 % | - | 9,22 % |
| Taux ultime de croissance du coût des soins de santé | - | 5,01 % | - | 5,04 % |
| Année où le taux devrait se stabiliser | - | 2025 | - | 2025 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

17. IMMOBILISATIONS

| | Solde au début | Augmentation | Cession/ Radiation | Solde à la fin |
|--|----------------|------------------------|-----------------------|----------------|
| Coût | | | | |
| Terrains | 7 352 | - | - | 7 352 |
| Immeubles | 266 230 | 22 735 | - | 288 965 |
| Réseau initial et prolongements du métro | 1 454 920 | 28 | - | 1 454 948 |
| Améliorations aux infrastructures du métro | 711 222 | 209 660 | (36) | 920 918 |
| Infrastructures locales | 14 555 | 3 850 | - | 18 405 |
| Infrastructures régionales | 11 499 | - | - | 11 499 |
| Matériel roulant - bus | 739 316 | 267 444 | 165 184 | 841 576 |
| Matériel roulant - minibus | 10 687 | 1 542 | 2 795 | 9 434 |
| Matériel roulant - autres | 36 505 | 1 499 | 678 | 37 326 |
| Équipements de bureau et logiciels | 130 084 | (6 971) ^(a) | - | 123 113 |
| Machinerie, outillage et équipements | 143 519 | 3 067 | - | 146 586 |
| | 3 525 889 | 502 854 | 168 621 | 3 860 122 |
| Immobilisations en cours | 369 641 | (67 117) | - | 302 524 |
| | 3 895 530 | 435 737 | 168 621 | 4 162 646 |
| Amortissement cumulé | | | | |
| Immeubles | 85 371 | 5 897 | - | 91 268 |
| Réseau initial et prolongements du métro | 1 261 749 | 10 651 | - | 1 272 400 |
| Améliorations aux infrastructures du métro | 120 233 | 44 738 | (36) | 165 007 |
| Infrastructures locales | 4 397 | 510 | - | 4 907 |
| Infrastructures régionales | 9 541 | 285 | - | 9 826 |
| Matériel roulant - bus | 363 897 | 64 236 | 156 844 | 271 289 |
| Matériel roulant - minibus | 7 158 | 1 393 | 2 795 | 5 756 |
| Matériel roulant - autres | 23 482 | 2 998 | 623 | 25 857 |
| Équipements de bureau et logiciels | 36 185 | 17 979 | - | 54 164 |
| Machinerie, outillage et équipements | 31 515 | 10 165 | - | 41 680 |
| | 1 943 528 | 158 852 | 160 226 | 1 942 154 |
| Valeur comptable nette | 1 952 002 | | | 2 220 492 |

Des intérêts pour un montant de 0,3 M\$ (0,3 M\$ en 2009) ont été capitalisés au coût des immobilisations en cours.

^(a) L'augmentation négative est le résultat d'un reclassement entre deux catégories d'immobilisations, soit les améliorations aux infrastructures du métro et les équipements de bureau et logiciels.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

18. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

| | 2010 | 2009 |
|---|----------------|---------------|
| Dépôts pour l'achat de bus | 15 226 | 17 248 |
| Dépôt pour l'achat de voitures de métro | 96 316 | - |
| Perte sur contrat de change ^(a) ^(b) | 12 796 | - |
| Frais payés d'avance | 945 | 810 |
| Frais d'émission de la dette à long terme | 4 679 | 4 775 |
| Autres | 998 | 1 066 |
| | 130 960 | 23 899 |

^(a) Au cours de l'exercice, la Société a acquis un contrat de change pour se prémunir contre les variations du taux de change américain et du taux de change européen, entre la date d'acceptation du contrat d'achat des nouvelles voitures de métro et la date de signature de ce contrat à la suite de l'obtention des différentes approbations gouvernementales. Cette opération de couverture s'est conclue par une perte de 12,8 M\$ qui a cependant permis à la Société de se protéger contre les fluctuations indues du marché. Cette perte sera entièrement imputée aux immobilisations lors des livraisons des voitures de métro prévues à compter de 2014. Le contrat d'achat des voitures de métro est divulgué à la note 21 h) portant sur les engagements.

^(b) Voir la section « Analyse des états financiers - Autres éléments, acquisition de voitures de métro » (p.15).

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

Variation nette des éléments hors caisse

| | 2010 | 2009 |
|---|------------------|------------------|
| Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir | (13 691) | (18 393) |
| Subventions à recevoir | (139 044) | (57 639) |
| Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir | (27 558) | (2 566) |
| Autres débiteurs | (13 894) | 2 304 |
| Créditeurs et frais courus | (49 866) | 71 124 |
| Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs | (319 190) | (105 226) |
| Stocks | (1 936) | (1 036) |
| Autres actifs non financiers (excluant les dépôts pour l'achat de bus, de voitures de métro et les frais d'émission de la dette à long terme) | (12 863) | 2 759 |
| | (578 042) | (108 673) |

Autres renseignements

| | | |
|--|--------|--------|
| Intérêts payés sur les emprunts temporaires non attribués aux immobilisations en cours | 1 929 | 4 092 |
| Intérêts payés sur la dette à long terme | 62 441 | 54 156 |

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010
(en milliers de dollars)

20. INSTRUMENTS FINANCIERS

Utilisation d'instruments financiers dérivés

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

Positions de change et d'intérêt

Au 31 décembre 2010, en considérant l'utilisation des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt, la totalité des emprunts de la Société sont libellés en dollars canadiens et portent intérêt à taux fixe.

Risque de crédit

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

Risque de liquidité

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

Juste valeur

La juste valeur de l'encaisse, de la contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir, des subventions à recevoir autres que les débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, des contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal à recevoir, des autres débiteurs, des emprunts temporaires 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 :

| | 2010 | | 2009 | |
|--|--------------|------------------|--------------|------------------|
| | Juste valeur | Valeur comptable | Juste valeur | Valeur comptable |
| Placements du fonds d'amortissement | 267 422 | 261 054 | 173 164 | 169 177 |
| Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme | 665 639 | 628 976 | 577 734 | 558 353 |
| Dette à long terme | 1 454 570 | 1 374 456 | 1 222 433 | 1 181 848 |

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 2010, la juste valeur et la valeur comptable des passifs financiers associés aux swaps de devises et de taux d'intérêt se chiffrent à 56,7 M\$ et 48,0 M\$ (29,4 M\$ et 27,0 M\$ en 2009). Ils sont compris dans les montants de la dette à long terme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

21. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme

La Société s'est engagée à verser une somme de 90,9 M\$ pour des locaux, en vertu de baux à long terme échéant du 31 juillet 2011 au 31 juillet 2023. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 8,4 M\$ pour 2011, 7,6 M\$ pour 2012 et 2013, 7,5 M\$ pour 2014 et 6,6 M\$ pour 2015.

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

La Société s'est engagée à verser un montant maximum de 10,6 M\$ pour les années 2011 et 2012. Les trois principaux volets de ce contrat sont composés du système téléphonique corporatif au montant de 5,5 M\$, des services d'accès Internet au montant de 2,6 M\$ et du centre d'appel au montant de 2,5 M\$.

Les versements à venir s'élèvent à 5,0 M\$ pour 2011 et à 5,6 M\$ pour 2012.

c) Contrat d'acquisition de bus urbains

La Société a octroyé deux contrats d'acquisition de bus urbains à plancher surbaissé et un contrat d'acquisition de bus articulés, qui s'échelonnent de 2008 à 2011, dans le cadre d'un processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec.

Seul le contrat d'acquisition de remplacement accéléré des bus urbains à plancher surbaissé de première génération prévoit un prix fixe. Les deux autres contrats prévoient 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, dans le cas du contrat de bus à plancher surbaissé, le contenu américain représente 29 % du coût de base alors que le contenu européen en représente 9 %, tandis que dans le cas du contrat de bus articulés, le contenu américain représente 23 % et le contenu européen 6 %. Les sociétés ont la possibilité de diminuer les quantités commandées de 10 % ou de les augmenter de 20 %.

Pour les bus urbains à plancher surbaissé, le nombre attribuable à la Société est de 310 bus pour une valeur de 150,3 M\$ dont le solde résiduel des livraisons à venir en 2011 est de 20,3 M\$ au 31 décembre 2010.

Pour les bus à plancher surbaissé (remplacement accéléré), le nombre attribuable à la Société est de 410 bus pour une valeur de 210,6 M\$ dont le solde résiduel des livraisons à venir en 2011 est de 54,9 M\$ au 31 décembre 2010.

Pour les bus articulés, le nombre attribuable à la Société est de 202 bus pour une valeur de 156,3 M\$ dont le solde résiduel des livraisons à venir en 2011 est de 49,0 M\$ au 31 décembre 2010.

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

La Société a signé un contrat avec une firme d'ingénieurs pour un montant de 83,8 M\$ en 2007, dont le solde résiduel au 31 décembre 2010 est de 7 M\$, afin d'opérer un bureau de projets responsable de la réalisation du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro. Les versements prévus sont de 5,9 M\$ pour 2011 et de 1,1 M\$ pour 2012.

e) Commande centralisée du métro

La Société a signé un contrat portant sur l'ensemble des systèmes de télécommunication du métro avec une firme d'ingénieurs pour un montant de 125,1 M\$ dont le solde résiduel au 31 décembre 2010 est de 35,2 M\$. Les versements prévus sont de 17,6 M\$ pour 2011 et 2012.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

21. ENGAGEMENTS (SUITE)

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

Dans le cadre du projet de renouvellement du système et des équipements de vente et de perception, la Société a octroyé un contrat pour l'entretien des logiciels du système et des équipements. Les versements des prochains exercices sont de 2,4 M\$ pour 2011 et 2012, 2,1 M\$ pour 2013 et de 0,5 M\$ pour 2014.

g) Contrat d'approvisionnement en carburant

La Société a négocié un contrat d'approvisionnement en carburant auprès d'un fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée. Afin de se prémunir des variations de prix, la Société a négocié des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières. Pour la durée totale de ces ententes, soit de janvier 2009 à décembre 2012 (36 mois), la Société s'est engagée à acheter une quantité de 128,7 millions de litres à un prix fixe qui représente une somme d'environ 92,7 M\$.

Au 31 décembre 2010, le solde de l'engagement de la Société s'élève à 83,4 millions de litres, soit 15,0 millions de litres à 0,80 \$/litre, 25,3 millions de litres à 0,67 \$/litre et 43,1 millions de litres à 0,65 \$/litre, pour une somme totale de 56,9 M\$.

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

Au cours de l'exercice, la Société a octroyé un contrat d'acquisition de voitures de métro à un consortium. En vertu de ce contrat, la Société s'est engagée pour l'achat de 468 voitures de métro sur pneumatiques pour une valeur de 1 811,6 M\$. Le contrat d'achat prévoit une clause d'ajustement au prix des voitures de métro en fonction de la variation de différents indices dont les principaux sont l'indice des prix à la consommation et l'indice des prix des produits industrialisés. Le contrat prévoit également un dépôt de 7,5 % qui a été déboursé au cours de l'exercice, ainsi qu'un dépôt supplémentaire de 0,5% à être versé au cours des 28 prochains mois. Le solde résiduel au 31 décembre 2010 est de 1 715,3 M\$. Les sommes relatives aux livraisons à venir s'échelonnent comme suit : 111,1 M\$ en 2011, 98,1 M\$ en 2012, 46,9 M\$ en 2013, 262,6 M\$ en 2014, 311,6 M\$ en 2015 et 885,0 M\$ pour les années 2016 à 2020.

22. ÉVENTUALITÉS

a) Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés par les parties demanderessees s'établit à 77,3 M\$ (68,8 M\$ en 2009). Ces réclamations sont constituées, entre autres, de trois recours collectifs totalisant 70,5 M\$ provenant d'usagers lésés lors des grèves de 2003 et 2007. Quant au solde des réclamations de 6,8 M\$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques en matière contractuelle et extracontractuelle. Au 31 décembre 2010, la Société a provisionné un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

b) Obligations environnementales

La Société, à titre de propriétaire de terrains contaminés, pourrait être tenue de poser certains gestes pour se conformer à la *Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains* (2002, chapitre 11). Il pourrait s'agir de caractériser et, si requis, de réhabiliter des terrains. La Société ne peut présentement établir en totalité le coût des mesures à apporter.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

22. ÉVENTUALITÉS (SUITE)

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

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

L'échéance de l'entente de rétrocession du 21 décembre 2007 a été reportée de nouveau au 30 juin 2011.

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

Ce transfert aurait pour effet d'augmenter les actifs de la Société d'un montant d'environ 1 359,0 M\$ excluant les taxes, soit 679,5 M\$ à titre d'immobilisations et à titre de débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, ainsi que d'augmenter le passif de 679,5 M\$ à titre de dette à long terme, le solde affectant l'excédent accumulé.

23. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR

Le 18 février et le 16 mars 2011, la Société a conclu des emprunts bancaires aux montants de 116,6 M\$ et 57,5 M\$ afin de financer des immobilisations corporelles en cours de réalisation. Ces dettes à long terme viendront respectivement à échéance le 1^{er} décembre 2020 et le 1^{er} décembre 2021 et comportent des taux d'intérêt de 4,1 % et 4,5 %.

24. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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

25. OPINION DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

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

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | 2010 | 2009 |
|---|------------------|------------------|
| Excédent accumulé | | |
| Excédent de fonctionnement non affecté | 2 996 | - |
| Fonds d'amortissement | 261 054 | 169 177 |
| Fonds de roulement | 3 266 | 4 791 |
| Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés | 123 | 123 |
| Financement des investissements en cours | 6 392 | (18 843) |
| Montant à pourvoir dans le futur | 303 722 | (13 460) |
| Investissement net dans les éléments à long terme | 1 476 041 | 1 309 525 |
| | 2 053 594 | 1 451 313 |

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

Variation des postes de l'excédent accumulé

Excédent de fonctionnement non affecté

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

| | 2010 | 2009 |
|--|--------------|----------|
| Solde au début de l'exercice | - | 3 821 |
| Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales | 2 996 | - |
| Affectation aux activités de fonctionnement | - | (3 821) |
| Solde à la fin de l'exercice | 2 996 | - |

Fonds d'amortissement

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

| | 2010 | 2009 |
|--|----------------|----------------|
| Solde au début de l'exercice | 169 177 | 155 334 |
| Contribution des activités de fonctionnement, incluant les intérêts de 8,2 M\$ (7,1 M\$ en 2009) | 91 877 | 58 896 |
| Remboursement de la dette à long terme | - | (45 053) |
| Solde à la fin de l'exercice | 261 054 | 169 177 |

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

Fonds de roulement

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

| | 2010 | 2009 |
|---|--------------|--------------|
| Solde au début de l'exercice | 4 791 | 3 414 |
| Financement des dépenses d'immobilisations | (2 376) | - |
| Contributions des activités de fonctionnement | 851 | 1 377 |
| Solde à la fin de l'exercice | 3 266 | 4 791 |

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.

| | 2010 | 2009 |
|---|------------|------------|
| Solde au début et à la fin de l'exercice | 123 | 123 |

Financement des investissements en cours

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

| | 2010 | 2009 |
|---|--------------|-----------------|
| Solde au début de l'exercice | (18 843) | (37 076) |
| Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales | 25 235 | 18 233 |
| Solde à la fin de l'exercice | 6 392 | (18 843) |

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

Montant à pourvoir dans le futur

Le montant à pourvoir dans le futur correspond au solde net des charges constatées à l'état des résultats qui feront l'objet d'un virement à l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales dans le futur. Le montant à pourvoir résulte des éléments suivants :

- Passifs salariaux : Application des mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1^{er} janvier 2000 (congés de maladie et vacances amortis sur une période maximale de 20 ans).
- Avantages sociaux futurs : Application des mesures d'allègements liées aux avantages sociaux futurs (amortissement sur une période estimative s'échelonnant jusqu'en 2023).

| | 2010 | 2009 |
|-------------------------------------|-----------------|-----------|
| Solde au début de l'exercice | | |
| Passifs salariaux | (10 856) | (12 574) |
| Avantages sociaux futurs | (2 604) | (99 023) |
| | (13 460) | (111 597) |
| Diminution de l'exercice | | |
| Passifs salariaux | 3 803 | 1 718 |
| Avantages sociaux futurs | 313 379 | 96 419 |
| | 317 182 | 98 137 |
| Solde à la fin de l'exercice | | |
| Passifs salariaux | (7 053) | (10 856) |
| Avantages sociaux futurs | 310 775 | (2 604) |
| | 303 722 | (13 460) |

TABLEAU 1 - EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

Investissement net dans les éléments à long terme

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

| | 2010 | 2009 |
|--|------------------|------------------|
| Solde au début de l'exercice | 1 309 525 | 1 174 748 |
| Activités d'investissement | | |
| Acquisition d'immobilisations | 435 737 | 368 173 |
| Financement | (65 767) | (149 263) |
| | 369 970 | 218 910 |
| Activités de fonctionnement | | |
| Immobilisations | (167 247) | (121 870) |
| Financement | (36 207) | 37 737 |
| | (203 454) | (84 133) |
| Solde à la fin de l'exercice | 1 476 041 | 1 309 525 |
| Composition | | |
| Éléments d'actif | | |
| Placements à long terme | 999 | 999 |
| Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme | 628 976 | 558 353 |
| Immobilisations | 2 220 492 | 1 952 002 |
| | 2 850 467 | 2 511 354 |
| Éléments de passif | | |
| Dette à long terme | (1 374 456) | (1 181 848) |
| Dette en cours de refinancement | - | (11 010) |
| Activités de fonctionnement à financer | 30 | (8 971) |
| | (1 374 426) | (1 201 829) |
| | 1 476 041 | 1 309 525 |

TABLEAU 2 - ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | 2010 | 2009 |
|--|----------------|----------------|
| Dette à long terme | | |
| Obligations et emprunts bancaires | 1 374 456 | 1 181 848 |
| Ajouter | | |
| Activités d'investissement à financer | (6 392) | 18 843 |
| Activités de fonctionnement à financer | (30) | 8 971 |
| Dette en cours de refinancement | - | 11 010 |
| Déduire | | |
| Montants accumulés au fonds d'amortissement | (261 054) | (169 177) |
| Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme | (628 976) | (558 353) |
| ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME | 478 004 | 493 142 |

L'endettement total net à long terme représente la dette totale à la charge de la Société compte tenu de la participation de ses partenaires. On peut s'attendre à une tendance à la hausse de cet indicateur au cours des prochains exercices afin de refléter clairement l'investissement massif requis de près de 12 milliards de dollars sur une période de 10 ans qui permettra de renouveler les infrastructures vieillissantes de la Société. Cet accroissement de l'endettement sera potentiellement atténué, soit par des subventions dont les taux par projet seront plus élevés que par le passé, soit par une diminution des émissions de nouvelles dettes à long terme en raison du financement au comptant de certains projets, grâce à des programmes d'aide gouvernementale tels que la deuxième phase du programme de la SOFIL.

**INFORMATIONS
COMPLÉMENTAIRES
NON AUDITÉES**

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|--|------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|
| | Budget | Réalisations | Réalisations | Réalisations | Réalisations |
| Revenus | | | | | |
| Revenus-clients | 481 911 | 487 670 | 463 187 | 444 717 | 415 655 |
| Contribution de l'agglomération de Montréal | 359 400 | 359 400 | 332 000 | 301 700 | 277 038 |
| Subventions | 122 001 | 113 236 | 94 760 | 74 829 | 55 400 |
| Contributions régionales et des municipalités hors de l'agglomération de Montréal | 58 143 | 71 133 | 58 617 | 57 536 | 57 291 |
| Nouvelles sources de revenus | 40 000 | - | - | - | - |
| Excédent (déficit) reporté | - | - | 3 821 | 1 582 | (13 606) |
| Autres revenus | 29 282 | 31 120 | 28 809 | 26 412 | 25 376 |
| | 1 090 737 | 1 062 559 | 981 194 | 906 776 | 817 154 |
| Charges | | | | | |
| Rémunération | 710 717 | 707 171 | 660 325 | 615 538 | 584 135 |
| Énergie, taxes et permis | 106 243 | 95 829 | 93 980 | 85 718 | 76 529 |
| Services professionnels | 65 420 | 66 487 | 67 742 | 61 610 | 43 268 |
| Matériel et fournitures | 55 598 | 52 143 | 48 740 | 48 672 | 43 807 |
| Location | 9 753 | 9 309 | 8 302 | 8 212 | 8 160 |
| Intérêts et frais de financement | 124 089 | 112 489 | 103 538 | 88 100 | 76 504 |
| Dépenses diverses | 18 917 | 16 135 | 17 510 | 17 105 | 12 169 |
| | 1 090 737 | 1 059 563 | 1 000 137 | 924 955 | 844 572 |
| Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales avant contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal | - | 2 996 | (18 943) | (18 179) | (27 418) |
| Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal | - | - | 18 943 | 22 000 | 29 000 |
| Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales | - | 2 996 | - | 3 821 | 1 582 |

REVENUS PAR NATURE

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Budget | Réalisations | Réalisations | Réalisations | Réalisations |
| FONCTIONNEMENT | | | | | |
| REVENUS-CLIENTS | | | | | |
| Service bus et métro | | | | | |
| Ordinaire | | | | | |
| Espèces | 74 150 | 75 986 | 66 005 | 56 748 | 50 967 |
| Billets | 74 539 | 72 864 | 72 491 | 72 996 | 71 876 |
| CAM | 175 716 | 173 912 | 171 278 | 161 068 | 148 744 |
| CAM hebdo | 28 545 | 30 009 | 27 960 | 28 646 | 27 146 |
| | 352 950 | 352 771 | 337 734 | 319 458 | 298 733 |
| Réduit | | | | | |
| Espèces | 3 072 | 2 546 | 3 003 | 3 465 | 3 839 |
| Billets | 9 752 | 11 365 | 10 725 | 14 807 | 13 993 |
| CAM | 60 934 | 61 700 | 58 637 | 57 948 | 57 262 |
| CAM hebdo | 1 750 | 1 549 | 1 718 | 2 491 | 2 437 |
| | 75 508 | 77 160 | 74 083 | 78 711 | 77 531 |
| | 428 458 | 429 931 | 411 817 | 398 169 | 376 264 |
| Cartes touristiques | 2 121 | 8 227 | 2 463 | 1 690 | 1 352 |
| Attribution des revenus relatifs aux trains de banlieue | 800 | 554 | 877 | 720 | 691 |
| | 431 379 | 438 712 | 415 157 | 400 579 | 378 307 |
| Service de transport adapté | 2 782 | 2 819 | 2 686 | 2 325 | 2 144 |
| Revenus régionaux | 47 750 | 46 139 | 45 344 | 41 813 | 35 204 |
| | 481 911 | 487 670 | 463 187 | 444 717 | 415 655 |
| CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL | | | | | |
| Contribution de base | 359 400 | 359 400 | 332 000 | 301 700 | 277 038 |
| Contribution additionnelle | - | - | 18 943 | 22 000 | 29 000 |
| | 359 400 | 359 400 | 350 943 | 323 700 | 306 038 |
| SUBVENTIONS | | | | | |
| Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP) | 43 524 | 35 621 | 29 675 | 25 804 | 19 024 |
| Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTEC) | 41 471 | 39 883 | 29 724 | 16 558 | 5 086 |
| Service de transport adapté | 37 006 | 37 334 | 34 779 | 32 467 | 30 793 |
| Autres | - | 398 | 582 | - | 497 |
| | 122 001 | 113 236 | 94 760 | 74 829 | 55 400 |
| Solde à reporter | 963 312 | 960 306 | 908 890 | 843 246 | 777 093 |

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

REVENUS PAR NATURE

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | Budget | 2010 Réalizations | 2009 Réalizations | 2008 Réalizations | 2007 Réalizations |
|---|-----------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Solde reporté | 963 312 | 960 306 | 908 890 | 843 246 | 777 093 |
| CONTRIBUTIONS RÉGIONALES ET DES MUNICIPALITÉS HORS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL | | | | | |
| Contributions régionales | | | | | |
| Reliées aux déplacements sur le réseau du métro | 40 690 | 40 521 | 45 073 | 43 933 | 44 260 |
| Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines | 4 902 | 4 693 | 5 447 | 5 714 | 5 504 |
| Service de transport adapté | - | 203 | - | - | - |
| Reliées aux équipements et infrastructures | 1 322 | 1 033 | 1 207 | 1 267 | 1 296 |
| Quote-part de la taxe sur les carburants | - | 13 503 | - | - | - |
| Intégration tarifaire | 4 120 | 4 071 | 1 497 | 2 286 | 2 292 |
| | 51 034 | 64 024 | 53 224 | 53 200 | 53 352 |
| Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal | 7 109 | 7 109 | 5 393 | 4 336 | 3 939 |
| | 58 143 | 71 133 | 58 617 | 57 536 | 57 291 |
| NOUVELLES SOURCES DE REVENUS | 40 000 | - | - | - | - |
| AUTRES REVENUS | 37 538 | 38 789 | 34 769 | 30 225 | 32 031 |
| INVESTISSEMENT | | | | | |
| CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL | | | | | |
| Contribution pour les immobilisations via le programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) | 30 687 | 41 117 | 8 483 | 10 417 | 16 544 |
| SUBVENTIONS | | | | | |
| Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP) | 463 746 | 105 697 | 169 039 | 102 081 | 235 476 |
| Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTEC) | - | 7 605 | - | 20 299 | - |
| Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) | 168 471 | 223 139 | 46 246 | 56 816 | 90 168 |
| Programme d'amélioration de la sécurité dans les transports (Sûreté-transit) | - | - | 6 523 | 5 842 | - |
| Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) | - | (217) | 66 | 1 375 | - |
| Programme de travaux d'infrastructures Canada-Québec (TICQ) | - | - | - | - | 16 547 |
| | 632 217 | 336 224 | 221 874 | 186 413 | 342 191 |
| | 1 761 897 | 1 447 569 | 1 232 633 | 1 127 837 | 1 225 150 |

CHARGES PAR FONCTION

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|---|---------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Budget | Réalisations | Réalisations | Réalisations | Réalisations |
| EXPLOITATION DES RÉSEAUX | | | | | |
| Réseau des bus | | | | | |
| Rémunération | 341 305 | 337 238 | 322 551 | 304 306 | 288 166 |
| Biens et services | 75 913 | 71 174 | 69 141 | 58 917 | 52 677 |
| | 417 218 | 408 412 | 391 692 | 363 223 | 340 843 |
| Réseau du métro | | | | | |
| Rémunération | 173 106 | 169 765 | 162 901 | 155 011 | 144 323 |
| Biens et services | 44 875 | 45 744 | 44 651 | 43 618 | 38 235 |
| | 217 981 | 215 509 | 207 552 | 198 629 | 182 558 |
| Transport adapté ^(a) | | | | | |
| Rémunération | 20 326 | 21 379 | 20 562 | 19 083 | 17 776 |
| Biens et services | 32 863 | 31 073 | 26 724 | 24 370 | 22 831 |
| | 53 189 | 52 452 | 47 286 | 43 453 | 40 607 |
| | 688 388 | 676 373 | 646 530 | 605 305 | 564 008 |
| SOUTIEN AUX OPÉRATIONS | | | | | |
| Direction et ingénierie | | | | | |
| Rémunération | 24 757 | 24 540 | 22 347 | 20 357 | 18 398 |
| Biens et services | 3 288 | 2 769 | 1 877 | 1 575 | 1 829 |
| | 28 045 | 27 309 | 24 224 | 21 932 | 20 227 |
| Surveillance | | | | | |
| Rémunération | 15 496 | 11 305 | 10 957 | 9 142 | 14 035 |
| Biens et services | 13 686 | 14 978 | 14 763 | 13 366 | 2 707 |
| | 29 182 | 26 283 | 25 720 | 22 508 | 16 742 |
| Construction et maintien des infrastructures | | | | | |
| Rémunération | 25 707 | 23 347 | 21 633 | 20 689 | 20 597 |
| Biens et services | 11 387 | 4 187 | 7 831 | 6 653 | 5 890 |
| | 37 094 | 27 534 | 29 464 | 27 342 | 26 487 |
| | 94 321 | 81 126 | 79 408 | 71 782 | 63 456 |
| Solde à reporter | 782 709 | 757 499 | 725 938 | 677 087 | 627 464 |

CHARGES PAR FONCTION

Exercice terminé le 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | Budget | 2010 Réalizations | 2009 Réalizations | 2008 Réalizations | 2007 Réalizations |
|--|-----------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Solde reporté | 782 709 | 757 499 | 725 938 | 677 087 | 627 464 |
| SERVICES ADMINISTRATIFS | | | | | |
| Finances et contrôle | | | | | |
| Rémunération | 15 805 | 16 210 | 15 066 | 13 943 | 13 459 |
| Biens et services | 5 537 | 4 749 | 7 264 | 7 534 | 4 150 |
| | 21 342 | 20 959 | 22 330 | 21 477 | 17 609 |
| Communication et marketing | | | | | |
| Rémunération | 15 608 | 16 772 | 13 762 | 10 969 | 9 957 |
| Biens et services | 9 215 | 9 718 | 8 678 | 8 045 | 4 981 |
| | 24 823 | 26 490 | 22 440 | 19 014 | 14 938 |
| Ressources humaines | | | | | |
| Rémunération | 41 636 | 42 315 | 38 829 | 35 683 | 33 000 |
| Biens et services | 16 598 | 17 068 | 14 545 | 12 636 | 11 847 |
| | 58 234 | 59 383 | 53 374 | 48 319 | 44 847 |
| Services corporatifs | | | | | |
| Rémunération | 9 407 | 9 708 | 8 527 | 7 600 | 7 126 |
| Biens et services | 3 523 | 3 396 | 2 412 | 2 098 | 1 898 |
| | 12 930 | 13 104 | 10 939 | 9 698 | 9 024 |
| | 117 329 | 119 936 | 109 083 | 98 508 | 86 418 |
| PROJETS SPÉCIAUX ET AUTRES DÉPENSES | | | | | |
| Rémunération | 23 051 | 30 789 | 21 472 | 21 746 | 10 049 |
| Biens et services | 30 353 | 26 561 | 29 305 | 39 170 | 35 843 |
| | 53 404 | 57 350 | 50 777 | 60 916 | 45 892 |
| AFFECTATION - MONTANT À POURVOIR DANS LE FUTUR (avantages sociaux futurs) | | | | | |
| Rémunération | - | (313 379) | (96 419) | - | - |
| FRAIS DE FINANCEMENT | | | | | |
| Biens et services | 81 936 | 65 030 | 61 058 | 47 747 | 43 540 |
| AMORTISSEMENT | | | | | |
| Biens et services | 121 824 | 158 852 | 119 650 | 100 400 | 94 249 |
| DÉPENSES IMPRÉVUES | | | | | |
| Biens et services | 5 836 | - | - | - | - |
| | 1 163 038 | 845 288 | 970 087 | 984 658 | 897 563 |
| (a) Transport adapté | | | | | |
| Service de transport adapté à l'état des résultats | 54 267 | 53 423 | 48 475 | 44 696 | 41 741 |
| Charges incluses aux autres fonctions | (1 078) | (971) | (1 189) | (1 243) | (1 134) |
| | 53 189 | 52 452 | 47 286 | 43 453 | 40 607 |

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

FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | Budget | Réalisations | Réalisations | Réalisations | Réalisations |
| ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS | (858 020) | (435 737) | (368 173) | (316 673) | (225 240) |
| FINANCEMENT | | | | | |
| Gouvernement fédéral | | | | | |
| Programme d'amélioration de la sécurité dans les transports (Sûreté-transit) | - | - | 6 523 | 5 842 | - |
| Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) | - | (217) | 66 | 1 375 | - |
| | - | (217) | 6 589 | 7 217 | - |
| Gouvernement provincial | | | | | |
| Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP) | 463 746 | 105 697 | 169 039 | 102 081 | 235 476 |
| Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTEC) | - | 7 605 | - | 20 299 | - |
| Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) | 168 471 | 223 139 | 46 246 | 56 816 | 90 168 |
| Programme de travaux d'infrastructures Canada-Québec (TICQ) | - | - | - | - | 16 547 |
| | 632 217 | 336 441 | 215 285 | 179 196 | 342 191 |
| Contribution municipale | | | | | |
| Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) | 30 687 | 41 117 | 8 483 | 10 417 | 16 544 |
| Société de transport de Montréal | | | | | |
| Financement à long terme des activités d'investissement | 190 087 | 65 767 | 149 263 | 6 560 | 103 773 |
| Affectations des activités de fonctionnement | 5 029 | 17 864 | 6 786 | 6 273 | 5 560 |
| Règlements d'emprunts fermés | - | - | - | 1 073 | 2 542 |
| | 195 116 | 83 631 | 156 049 | 13 906 | 111 875 |
| | 858 020 | 460 972 | 386 406 | 210 736 | 470 610 |
| Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales | - | 25 235 | 18 233 | (105 937) | 245 370 |

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | 2010 | 2009 |
|---|---------|---------|
| Obligation, 25 000 \$ | | |
| 6,85 %, échéant le 16 février 2010 | - | 2 186 |
| Obligation, 60 000 \$ | | |
| 5,70 %, échéant le 15 novembre 2010 | - | 4 796 |
| 5,75 %, échéant le 15 novembre 2011 | 9 586 | 9 586 |
| Obligation, 40 000 \$ | | |
| 5,00 %, échéant le 24 octobre 2010 | - | 3 260 |
| 5,15 %, échéant le 24 octobre 2011 | 3 430 | 3 430 |
| 5,25 %, échéant le 24 octobre 2012 | 9 110 | 9 110 |
| Obligation, 75 000 \$ | | |
| 5,00 %, échéant le 6 mai 2010 | - | 5 300 |
| 5,15 %, échéant le 6 mai 2011 | 5 700 | 5 700 |
| 5,30 %, échéant le 6 mai 2012 | 6 000 | 6 000 |
| 5,40 %, échéant le 6 mai 2013 | 20 600 | 20 600 |
| Obligation, 75 000 \$ | | |
| 3,75 %, échéant le 27 avril 2010 | - | 7 200 |
| 4,00 %, échéant le 27 avril 2011 | 6 300 | 6 300 |
| 4,15 %, échéant le 27 avril 2012 | 6 500 | 6 500 |
| 4,35 %, échéant le 27 avril 2013 | 6 800 | 6 800 |
| 4,50 %, échéant le 27 avril 2014 | 7 100 | 7 100 |
| 4,60 %, échéant le 27 avril 2015 | 15 100 | 15 100 |
| Obligation, 14 000 \$ | | |
| 4,00 %, échéant le 8 novembre 2010 | - | 2 900 |
| 4,00 %, échéant le 8 novembre 2011 | 3 000 | 3 000 |
| Obligation, 300 000 \$ | | |
| 5,00 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2019 ^(a) | 300 000 | 300 000 |
| Emprunt bancaire, 47 130 \$ ^(b) | | |
| 5,46 %, échéant le 9 janvier 2012 ^(a) | 47 130 | 47 130 |
| Emprunt bancaire, 75 350 \$ ^(b) | | |
| 4,74 %, échéant le 7 juin 2017 | 54 252 | 54 252 |
| 4,92 %, échéant le 7 juin 2027 | 21 098 | 21 098 |
| Solde à reporter | 521 706 | 547 348 |

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

| | 2010 | 2009 |
|--|---|-----------------------------|
| Solde reporté | 521 706 | 547 348 |
| Emprunt bancaire, 84 500 \$^(b) 5,85 %, échéant le 29 janvier 2024 | 84 500 | 84 500 |
| Emprunt bancaire, 100 000 \$ 4,71 %, échéant le 21 avril 2014 ^(a) | 100 000 | 100 000 |
| Emprunt bancaire, 75 000 \$ 5,22 %, échéant le 22 octobre 2014 ^(a) | 75 000 | 75 000 |
| Emprunt bancaire, 100 000 \$ 4,67 %, échéant le 24 février 2016 ^(a) 4,89 %, échéant le 24 février 2021 | 60 000 40 000 | 60 000 40 000 |
| Emprunt bancaire, 100 000 \$ 4,36 %, échéant le 19 janvier 2017 ^(a) 4,55 %, échéant le 19 janvier 2022 4,60 %, échéant le 19 janvier 2027 | 73 200 16 300 10 500 | 73 200 16 300 10 500 |
| Emprunt bancaire, 175 000 \$ 5,11 %, échéant le 15 novembre 2017 ^(a) 5,27 %, échéant le 15 novembre 2022 5,32 %, échéant le 15 novembre 2027 | 128 100 17 700 29 200 | 128 100 17 700 29 200 |
| Emprunt bancaire, 18 250 \$ 1,00 % échéant le 6 avril 2011 1,65 % échéant le 6 avril 2012 2,30 % échéant le 6 avril 2013 2,75 % échéant le 6 avril 2014 3,00 % échéant le 6 avril 2015 | 4 550 4 800 5 000 1 900 2 000 | - - - - - |
| Emprunt bancaire, 200 000 \$ 4,50 %, échéant le 1 ^{er} décembre 2020 ^(a) | 200 000 | - |
| TOTAL | 1 374 456 | 1 181 848 |
| ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME | 478 004 | 493 142 |

^(a) Tranche à fonds d'amortissement.

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

RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

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

Les trois ratios présentés sont des indicateurs qui permettent d'illustrer l'impact des décisions d'investissement sur la situation financière à long terme de la Société. Ces ratios doivent être comparés historiquement.

Suite à des comparaisons (« benchmarking » international) avec des entreprises de même envergure, la Société a établi des limites pour chacun des ratios. La Société utilise ces derniers afin de démontrer l'impact des décisions prises en matière d'investissement sur sa situation financière.

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

Au 31 décembre 2010, tous les ratios se retrouvent à l'intérieur de la cible visée et sont en deçà des limites fixées par la Société.

RATIOS FINANCIERS

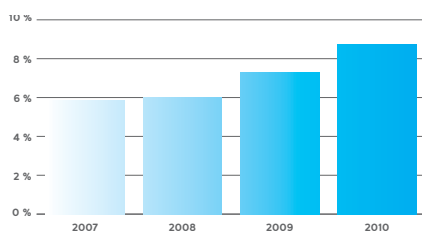
Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

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

Ce ratio représente la part des dépenses consacrée au service de dette. Le niveau actuel du ratio est de 8,74 %. Ce niveau est inférieur à la limite de 16 % que s'est fixée l'entreprise dans sa directive sectorielle. Le niveau modéré de croissance annuelle du ratio démontre que la portion des dépenses consacrées au service de dette est raisonnable et sous contrôle.

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



RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

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

La dette à long terme doit augmenter proportionnellement aux revenus. Le niveau actuel du ratio est de 45,86 %. Ce niveau est inférieur à la limite de 100 % que s'est fixée l'entreprise. La tendance croissante des trois dernières années, observée pour ce ratio illustre bien les besoins en financement importants de la Société. Cependant, les revenus affichent une certaine croissance bien que ce soit à un rythme moindre.

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



RATIOS FINANCIERS

Au 31 décembre 2010

(en milliers de dollars)

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

Ce ratio est un indicateur de l'effet de levier utilisé par l'entreprise. Le niveau actuel du ratio est de 15,34 %. Ce niveau est inférieur à la limite de 100 % que s'est fixée l'entreprise. La tendance à la baisse de ce ratio démontre que les partenaires financiers contribuent de façon plus importante au financement des actifs, notamment au niveau des subventions au comptant.

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

