

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	3
Membres du Conseil d'administration	4
Membres du Comité de vérification	5
Faits saillants	6
La STM en chiffres	7
Analyse des états financiers	8
Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière	19
Rapport des vérificateurs	20
États financiers	
État des activités financières	22
État des activités d'investissement	23
Bilan	24
État du déficit accumulé	25
État des fonds réservés	26
État de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme	27
État de l'évolution de la situation financière	28
Notes complémentaires	29
Informations complémentaires	
État des activités financières redressé	44
Revenus-voyageurs par nature	45
Dépenses par nature	46
Dépenses par fonction	47
Analyse des projets en cours	50
Dettes à long terme	52
Endettement total net à long terme	55
Montants à pourvoir dans le futur	56
Ratios financiers	
Revenus autonomes	58
Pourcentage des revenus affectés au service de dette	59
Couverture des intérêts	60
Fonds de roulement et liquidités	61
Endettement à long terme	62
Pourcentage d'endettement total net	63
Loyer annuel de la dette à long terme total en pourcentage	64



REMERCIEMENTS

L'élaboration du rapport financier 2005 est le fruit du travail d'un grand nombre d'employés du Service Finances et trésorerie.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui y ont contribué, tout particulièrement la Section - comptabilité financière relevant de la Division - gestion financière.

Chef de division

Luc Tremblay, CA

Chef de section

Angèle Dubé, CA

Conseillère corporative

Nicole Racine, CA

Conseillers

Christian Roy, CA

Chantale Blais, CGA

Analystes

Jean-Claude Joseph, CGA

Diane Proulx, CMA

Techniciens

Danielle Lavoie

Alain Bouchard

Secrétaire

Andrée Bernier

**Alain Fraser, CA**

Trésorier et directeur par intérim

Finances et trésorerie

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AU 31 DÉCEMBRE 2005

M^e Claude Dauphin

Président
Conseiller de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de Lachine

Monsieur Marvin Rotrand

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

Monsieur Jacques Cardinal

Conseiller de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de l'Île-Bizard /
Sainte-Geneviève / Sainte-Anne-de-Bellevue

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement de la Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine

Monsieur Pierre Lapointe

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement d'Achatsic / Cartierville

Madame Yvette Bissonnet

Conseillère de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Monsieur Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Brenda Paris

Représentante des usagers du transport en commun

Madame Marie Turcotte

Représentante des usagers du transport adapté

MEMBRES DU COMITÉ DE VÉRIFICATION AU 31 DÉCEMBRE 2005

Monsieur Jacques Cardinal

Président
Conseiller de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de l'Île-Bizard /
Sainte-Geneviève / Sainte-Anne-de-Bellevue

Monsieur Pierre Lapointe

Vice-président
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement d'Achues / Cartierville

Monsieur Michel Bélanger, FCA

Membre externe
Conseiller en gestion financière

Monsieur Robert Desforges, CA, Adm. A

Membre externe
Desforges, Germain, Gendron, CA

FAITS SAILLANTS

ASSURER UN MEILLEUR AVENIR À LA COLLECTIVITÉ

Nous sommes heureux de vous présenter le rapport financier 2005 de la Société de transport de Montréal (STM). La Société a dégagé un surplus de 1,0 M\$ dans ses opérations courantes, une performance remarquable compte tenu du contexte financier très difficile. Son bilan indique un déficit accumulé de 5,3 M\$ en raison du manque à gagner de 6,3 M\$ enregistré en 2004 et reporté en 2005.

Les revenus d'exploitation¹ de la STM se sont élevés à 827,4 M\$, en hausse de 46,4 M\$ par rapport à l'année précédente. L'accroissement de 11,2 M\$ des revenus-voyageurs, l'aide ponctuelle de 10,2 M\$ versée en 2005 par le ministère des Transports du Québec et la contribution additionnelle de 13,2 M\$ de la Ville de Montréal expliquent surtout cette hausse. Les dépenses (moins les autres activités financières) ont atteint 752,2 M\$, soit une hausse de 33,3 M\$ attribuable principalement à l'impact salarial des conventions collectives (14,2 M\$) et à la flambée des coûts du carburant (6,1 M\$).

Les dépenses d'investissement se sont élevées à 204,7 M\$ et elles ont été consacrées principalement à l'achat d'autobus (36,4 M\$), au développement du programme Réno-Systèmes pour le métro (95,4 M\$) et à la réalisation du projet Vente et perception (34,0 M\$). En date du 31 décembre 2005, la STM était engagée auprès de ses fournisseurs dans des contrats totalisant 299,6 M\$. Ces sommes importantes démontrent l'ampleur des investissements requis pour la modernisation des infrastructures et des équipements de la Société.

Plusieurs événements ont marqué cette deuxième année de la réalisation du *Plan d'affaires 2004-2008* de la STM. Au Réseau des autobus, les cinq nouvelles lignes implantées et les six autres modifiées ont permis la fidélisation de 1 135 nouveaux clients. La conduite écologique des autobus, la nouvelle boîte de perception et le progiciel de gestion intégrée d'entretien SAP PM ont été introduits avec succès. Quant au service du Transport adapté, son 25^e anniversaire a été marqué par une hausse de 11,5 % du nombre des déplacements effectués.

Au Réseau du métro, la mise en service des premières voitures MR-73 rénovées et l'installation de 200 bacs de recyclage dans les stations ont retenu l'attention. La fermeture temporaire de la station Frontenac pendant sept week-ends consécutifs à compter du 4 novembre s'est déroulée comme prévu. Un nouveau concept de halte commerciale a aussi vu le jour à la station Lionel-Groulx.

Par ailleurs, la STM a inauguré un service de recrutement de personnel en ligne et a procédé à une vaste diffusion de son nouveau code d'éthique à l'intention de tous ses employés et administrateurs. Elle s'est également illustrée en juillet comme transporteur officiel des *Championnats du monde de la Fédération internationale de natation (FINA)* tenus sur l'île Sainte-Hélène.

Malgré ces résultats et une gestion serrée de l'ensemble de ses ressources, l'avenir financier de la STM n'est toujours pas assuré. Par exemple, l'entente sur le transfert de la taxe fédérale sur l'essence conclue en novembre 2005 ne pourra combler tous les besoins en investissements de l'entreprise, estimés à 3,5 milliards de dollars pour les dix prochaines années.

Dans ce contexte, la STM rappelle aux gouvernements l'importance d'établir un cadre financier stable, permanent et prévisible pour les sociétés de transport en commun afin de leur permettre d'offrir les services de transport attendus par la population et par toutes les administrations responsables du développement et de l'épanouissement urbain.

La *Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques* tenue à Montréal l'automne dernier nous a rappelé l'importance de poser immédiatement les gestes requis pour protéger notre environnement. En disposant des moyens nécessaires, la STM et les autres sociétés de transport pourront contribuer au développement économique durable et assurer un meilleur avenir à la collectivité.



Pierre Vandelac, CGA
Directeur général



Alain Fraser, CA
Trésorier et directeur par intérim
Finances et trésorerie

¹ Les revenus d'exploitation excluent les revenus relatifs aux activités d'investissement provenant de tiers ainsi que les revenus de placement du fonds d'amortissement.

LA STM EN CHIFFRES

(en milliers de dollars)

	2005	2004	2003	2002	2001
INFORMATIONS FINANCIÈRES					
Revenus totaux	870 992	847 700	761 562	719 663	708 429
Surplus (déficit)	(5 347)	(6 311)	303	12 815	15 962
Actif total	1 757 980	1 630 577	1 466 262	1 378 187	1 324 476
Immobilisations	1 224 651	1 103 218	997 597	951 492	895 955
Avoir	359 323	410 835	430 223	472 069	492 563
Dette à long terme	676 092	676 824	554 339	534 913	478 402
Endettement total net à long terme	311 435	267 941	232 554	207 132	178 003
RATIOS FINANCIERS					
Revenus autonomes	48 %	49 %	47 %	47 %	48 %
Pourcentage des revenus affectés au service de dette	13 %	12 %	13 %	13 %	14 %
Couverture des intérêts	0,86	0,83	1,01	1,38	1,47
Fonds de roulement	0,57	0,74	0,57	0,62	0,75
Liquidités	0,44	0,58	0,39	0,49	0,58
Endettement à long terme (avec le métro)	38 %	42 %	38 %	39 %	36 %
Endettement à long terme (sans le métro)	44 %	49 %	46 %	48 %	46 %
Pourcentage d'endettement total net (avec le métro)	25 %	24 %	23 %	22 %	20 %
Pourcentage d'endettement total net (sans le métro)	32 %	31 %	31 %	30 %	29 %
Loyer annuel de la dette à long terme en pourcentage	5,74 %	5,86 %	6,55 %	6,57 %	7,09 %
COTES DE CRÉDIT					
Standard & Poor's DBRS	A+	A+	A+	A+	A+
	A (high)	A (high)	A (high)	A (high)	A (high)

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

ANALYSE DES ÉCARTS ET ÉVALUATION DES TENDANCES

Pour l'exercice financier 2005, la STM a enregistré des revenus de 870,9 M\$. Les dépenses et autres activités financières, quant à elles, se sont élevées à 867,3 M\$ (752,2 M\$ de dépenses et 115,1 M\$ d'autres activités financières). Le surplus des activités financières avant affectations de l'année fut donc de 3,6 M\$. Les affectations, constituées du report du déficit accumulé de l'année précédente de 6,3 M\$ et de la contribution aux fonds réservés de 2,6 M\$, se sont chiffrées à 8,9 M\$ créant ainsi un déficit de 5,3 M\$ pour l'exercice 2005. En d'autres termes, l'exercice 2005 affiche un surplus de 1,0 M\$ avant affectation du déficit de 2004 (soit (5,3 M\$) + 6,3 M\$).

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES

(en millions de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Revenus	837,7	870,9	847,7
Dépenses	(759,5)	(752,2)	(718,9)
Autres activités financières	(68,1)	(115,1)	(137,3)
Surplus (déficit) avant affectations	10,1	3,6	(8,5)
Affectations	(10,1)	(8,9)	2,2
Déficit	—	(5,3)	(6,3)

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

SOMMAIRE DES REVENUS

(en millions de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Voyageurs	384,9	379,4	368,2
Contribution de la Ville de Montréal	268,0	276,2	263,0
Subventions du gouvernement du Québec	80,8	75,8	69,6
Contributions régionales	58,8	61,6	61,1
Contribution du gouvernement du Québec - révision du cadre financier	19,2	10,8	—
Contribution du Réseau de transport de Longueuil	1,8	1,8	1,8
Autres revenus	17,6	21,9	17,3
	831,1	827,5	781,0
Revenus relatifs aux activités d'investissement provenant de tiers	0,1	37,6	60,7
Revenus de placements du fonds d'amortissement	6,5	5,8	6,0
	837,7	870,9	847,7

Les revenus affichent un écart favorable de 33,2 M\$ par rapport au budget. Cet écart s'explique principalement comme suit :

- Les revenus-voyageurs affichent un écart défavorable de 5,5 M\$ résultant principalement d'une baisse d'achalandage de 1,1 % des titres STM, excluant le Transport adapté, par rapport au budget et d'un transfert plus élevé que prévu de la clientèle vers des titres qui lui sont plus avantageux.
- La Ville de Montréal a versé à la STM une somme supérieure de 8,2 M\$ à la contribution prévue. Cette aide additionnelle fut versée à la Société afin qu'elle puisse bénéficier d'une aide transitoire de 13,2 M\$ du gouvernement du Québec. En effet, en 2005, le ministère des Transports du Québec a annoncé une aide transitoire pour toutes les sociétés de transport du Québec équivalente à l'augmentation des contributions municipales au financement du transport en commun entre 2005 et 2004. Du 13,2 M\$ alloué, le ministère des Transports du Québec a remis 10,8 M\$ à la Société considérant que l'entreprise avait déjà reçu la somme de 2,4 M\$ lorsque l'Agence métropolitaine de transport (agence gouvernementale) lui avait remis en 2004 une partie de son surplus 2004. Le budget 2005 de la Société prévoyait une somme de 19,2 M\$ du gouvernement du Québec à titre de révision du cadre financier. Seule cette somme de 10,8 M\$ s'est matérialisée pour créer un écart défavorable de 8,4 M\$.
- Les autres revenus ont été supérieurs au budget de 4,3 M\$. Cet écart prend sa source dans des écarts favorables sur le plan de la publicité (1,2 M\$) et dans divers recouvrements (filiales, services spéciaux d'autobus, etc).
- Enfin, les revenus relatifs aux activités d'investissement provenant de tiers présentent un écart favorable de 37,5 M\$. Cet écart s'explique essentiellement par l'entente de financement au comptant du programme Réno-Systèmes qui n'était pas encore conclue lors de la préparation du budget 2005.

Par rapport à 2004, les revenus sont en hausse de 23,2 M\$ attribuable entre autres à une augmentation des revenus-voyageurs de 11,2 M\$ à la suite de l'accroissement des tarifs le 1^{er} janvier 2005 et d'une hausse de la contribution de la Ville de Montréal de 13,2 M\$.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

SOMMAIRE DES DÉPENSES

(en millions de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Service autobus et métro	666,7	667,3	641,1
Service de transport adapté	31,0	34,4	32,1
Intérêts et frais de financement	42,9	38,9	36,1
Dépenses imprévues	5,2	—	—
Maintien des actifs	13,7	11,6	9,6
	759,5	752,2	718,9

Le report de financement à long terme a généré un écart favorable de 4,0 M\$ sur le plan des intérêts et des frais de financement. De plus, la non-utilisation des «Dépenses imprévues» combinée au report dans le temps de certaines dépenses reliées au «Maintien des actifs» ont permis de dégager un écart budgétaire favorable de 7,3 M\$.

Les dépenses de 2005 affichent une augmentation de 33,3 M\$ par rapport à celles de 2004. Cet écart est attribuable essentiellement à des indexations salariales représentant 14,2 M\$ et à la flambée des prix du carburant, dont l'impact s'est chiffré à 6,1 M\$.

SOMMAIRE DES AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES

(en millions de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Remboursement de la dette à long terme	64,5	70,6	66,7
Transfert à l'état des activités d'investissement	3,6	44,5	70,6
	68,1	115,1	137,3

Les autres activités financières affichent un écart défavorable de 47,0 M\$ par rapport au budget. Cet écart s'explique principalement par la contribution du gouvernement fédéral et de l'Agence métropolitaine de transport au programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro de 37,4 M\$ et par le remboursement plus élevé de la dette de l'ordre de 6,1 M\$.

Comparativement à 2004, les autres activités financières affichent une diminution de 22,2 M\$ causée presque entièrement par la baisse du transfert à l'état des activités d'investissement.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

SOMMAIRE DES AFFECTATIONS

(en millions de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Surplus (déficit) accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours	—	(6,3)	3,1
Fonds réservés			
Contribution aux fonds d'amortissement et de roulement	(51,2)	(51,1)	(52,1)
Utilisation du fonds d'amortissement	41,1	48,5	51,2
	(10,1)	(2,6)	(0,9)
	<u>(10,1)</u>	<u>(8,9)</u>	<u>2,2</u>

Les affectations affichent un écart favorable de 1,2 M\$ par rapport au budget, soit 6,3 M\$ défavorable attribuable au déficit accumulé de l'année précédente et 7,5 M\$ favorable sur le plan des fonds réservés dû à une utilisation du fonds d'amortissement moins élevée que prévu.

Par rapport à 2004, les affectations diminuent de 11,1 M\$. Dans un premier temps, le surplus accumulé de l'année précédente a diminué de 9,4 M\$. Dans un deuxième temps, la variation des fonds réservés affiche une baisse de 1,7 M\$ attribuable à une contribution moindre de 1,0 M\$ aux fonds d'amortissement combinée à une utilisation moins importante du fonds d'amortissement de 2,7 M\$.

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

(en millions de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Sources de financement	78,6	114,4	262,4
Dépenses d'investissement	(354,5)	(204,7)	(187,2)
Surfinancement (sous-financement) de l'exercice	<u>(275,9)</u>	<u>(90,3)</u>	<u>75,2</u>

Les activités de financement affichent un écart favorable de 185,6 M\$ par rapport au budget. Cet écart s'explique par un report dans le temps de l'échéance de réalisation de certains projets d'envergure (dépenses d'investissement de 149,8 M\$ moins élevées que prévu et financement non réalisé de 35,8 M\$). Toutefois, au 31 décembre 2005, la Société était engagée envers différents fournisseurs pour des contrats totalisant 299,6 M\$.

L'augmentation du sous-financement de 165,5 M\$ par rapport à 2004 s'explique principalement par le fait qu'en 2005, il y a eu une seule émission de dette à long terme pour un montant de 75,0 M\$ (69,8 M\$ net des refinancements) alors qu'en 2004, il y en avait eu trois totalisant 217,0 M\$ (189,2 M\$ net des refinancements). Par ailleurs, les sources de financement incluent le transfert des activités financières qui a diminué de 26,0 M\$ par rapport à 2004 à cause du financement en 2004 des dépenses du programme Réno-Systèmes relatives aux années antérieures.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2005

Les éléments de l'actif

(en millions de dollars)

	2005	2004
Actif à court terme		
Encaisse	10,5	8,6
Placements affectés au fonds d'amortissement	60,5	40,0
Subventions à recevoir	25,1	23,5
Contributions régionales à recevoir	28,8	28,5
Contribution du Réseau de transport de Longueuil à recevoir	0,9	0,9
Autres débiteurs	31,0	28,9
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	23,0	21,0
Tranche exigible des créances à long terme	23,0	15,7
	202,8	167,1
Immobilisations	1 224,7	1 103,2
Frais reportés	2,1	3,6
Placements affectés au fonds d'amortissement	80,9	100,5
Placements à long terme	3,2	2,0
Créances à long terme	244,2	254,2
	1 757,9	1 630,6

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

L'actif affiche une croissance de 127,3 M\$ par rapport à 2004 dont 121,5 M\$ sur le plan des immobilisations. Les postes de l'actif sont composés des principaux éléments suivants :

a) Placements affectés au fonds d'amortissement

Les placements affectés sont les placements des quatorze fonds d'amortissement qui serviront à rembourser les dettes à long terme concernées. La portion apparaissant à court terme reflète le remboursement de la dette à long terme à même le fonds d'amortissement qui sera effectué au cours de l'exercice subséquent.

b) Subventions à recevoir

La hausse de 1,6 M\$ des subventions à recevoir est essentiellement tributaire des sommes à recevoir dans le cadre du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro.

c) Autres débiteurs

Les autres débiteurs sont constitués des revenus régionaux à recevoir de l'Agence métropolitaine de transport de 4,1 M\$, des versements pour accidents de travail à récupérer de 0,7 M\$, des réclamations de taxes aux différents gouvernements de 1,9 M\$, des comptes-clients généraux de 12,6 M\$, d'un dépôt pour l'achat d'autobus de 5,3 M\$ et d'autres débiteurs totalisant 6,4 M\$.

d) Stocks de fournitures et de pièces de rechange

Les stocks sont composés principalement de pièces servant à l'entretien et à la réparation des équipements dont la Société dispose. Ils incluent depuis 2004 les pièces fabriquées à l'interne pour un montant total de 4,7 M\$ au 31 décembre 2005 (4,0 M\$ en 2004).

e) Immobilisations

Ce poste présente la valeur non amortie des immobilisations de la Société. La variation entre la valeur de 2004, soit 1 103,2 M\$, et celle de 2005, soit 1 224,7 M\$, s'explique par des acquisitions de 204,7 M\$ diminuées de l'amortissement de 82,5 M\$. Il restait une valeur de 0,7 M\$ non amortie pour les immobilisations ayant été disposées en 2005. Le coût d'acquisition de ces immobilisations disposées était de 45,5 M\$ alors que la valeur amortie était de 44,8 M\$.

Les principales acquisitions sont reliées à l'achat d'autobus pour un montant de 36,4 M\$, aux coûts engendrés dans le cadre du programme de rénovation des équipements fixes du métro pour un montant de 95,4 M\$, ainsi qu'au projet de renouvellement des équipements et du nouveau système intégré de vente et perception pour un montant de 34,0 M\$. Il est à noter que la STM présente dans ses immobilisations les actifs liés au réseau initial et aux prolongements du métro au coût non amorti de 419,7 M\$, alors que la dette correspondante se retrouve dans les états financiers de la Ville de Montréal.

f) Frais reportés

Ce poste est composé de licences informatiques acquises en 2002 et amorties en fonction de leur attribution aux utilisateurs sur une période maximale de cinq ans. En 2005, 500 licences ont été attribuées (400 en 2004).

g) Placements à long terme

L'augmentation de ce poste s'explique par la quote-part dans le bénéfice net de la Société en commandite Transgesco qui s'est élevée à 3,8 M\$ et des retraits totalisant 2,6 M\$.

h) Créances à long terme

Les créances à long terme correspondent à la partie de la dette à long terme qui sera remboursée par les partenaires de la STM (Ville de Montréal, gouvernement du Québec et Agence métropolitaine de transport).

La diminution des créances à long terme découle du fait que la Société a émis moins de dettes en 2005 qu'en 2004. Ces dettes seront subventionnées en moyenne à 48 %.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2005

Les éléments du passif

(en millions de dollars)

	2005	2004
Passif à court terme		
Emprunts temporaires	116,4	34,8
Créditeurs et frais courus	127,7	115,8
Versements exigibles sur la dette à long terme	108,7	75,7
	352,8	226,3
Dette à long terme	567,4	601,1
Subventions reportées	478,4	392,3
	<u>1 398,6</u>	<u>1 219,7</u>

Le passif affiche une augmentation de 178,9 M\$, soit une hausse de 126,5 M\$ du passif à court terme et de 52,4 M\$ du passif à long terme. La croissance du passif à court terme est causée par l'augmentation des emprunts temporaires de 81,6 M\$ en attente de financement à long terme (émission d'une nouvelle dette de 100,0 M\$ en février 2006) et est tributaire du sous-financement cumulatif de l'exercice de 101,4 M\$. La hausse du passif à long terme est causée par les «Subventions reportées» tributaires des acquisitions d'immobilisations de l'exercice qui se sont accrues de 86,1 M\$ et par la diminution de 33,7 M\$ de la portion à long terme de la dette.

a) Créditeurs et frais courus

Les créditeurs et frais courus sont constitués des fournisseurs et frais courus de 54,2 M\$, des salaires et charges sociales de 22,6 M\$, des congés de maladie à payer de 7,1 M\$, des vacances à payer de 24,9 M\$, des retenues sur contrats et dépôts de garantie de 0,8 M\$, des intérêts courus de 7,8 M\$ et des autres créditeurs de 10,3 M\$.

b) Dette à long terme

Au 31 décembre 2004, la dette à long terme s'élevait à 676,8 M\$. Au cours de l'année, la Société a procédé à une émission de 75,0 M\$ (dont 69,8 M\$ de nouveau financement). Le remboursement de la dette s'est chiffré à 70,5 M\$, soit 48,4 M\$ provenant du fonds d'amortissement et 22,1 M\$ provenant des activités financières. La dette à long terme au 31 décembre 2005 s'élève donc à 676,1 M\$.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2005

Les éléments de l'avoir

(en millions de dollars)

	2005	2004
Montants à pourvoir dans le futur	(17,6)	(19,4)
Surplus accumulé	(5,3)	(6,3)
Fonds réservés	43,9	131,6
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	338,3	305,0
	<u>359,3</u>	<u>410,9</u>

L'avoir affiche une réduction de 51,6 M\$ par rapport à 2004 attribuable essentiellement à la réduction des fonds réservés de 87,7 M\$ et à l'augmentation de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme de 33,3 M\$.

a) Montants à pourvoir dans le futur

Les montants à pourvoir dans le futur représentent les sommes dues aux employés en matière de bénéfices de vacances et de congés de maladie à la suite de l'adoption de nouvelles règles comptables au 1^{er} janvier 2000. Chaque année, ces montants sont réduits du plus élevé de l'amortissement des montants à pourvoir au 1^{er} janvier 2000 sur 20 ans ou des départs de l'exercice. Au 31 décembre 2005, les montants à pourvoir dans le futur sont en diminution de 1,8 M\$ par rapport à 2004, soit 1,1 M\$ pour les bénéfices de vacances et 0,7 M\$ pour les congés de maladie à la suite de quelque 385 départs au cours de l'exercice 2005.

b) Fonds réservés

Les fonds réservés sont en baisse de 87,7 M\$ par rapport à 2004. Cette diminution est le reflet du poste financement des projets en cours qui accuse un sous-financement cumulé de 101,4 M\$. Une nouvelle émission de dette de 100,0 M\$ en février 2006 est venue renflouer ce sous-financement.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME

(en millions de dollars)

	2005	2004	2003	2002	2001
Dettes à long terme	676,1	676,8	554,3	534,9	478,4
Montants accumulés au fonds d'amortissement	(141,4)	(140,5)	(141,8)	(127,3)	(91,4)
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme	(267,2)	(269,9)	(212,4)	(215,0)	(221,5)
Dépenses d'investissement à financer nettes de subventions	43,9	1,5	32,5	14,5	12,5
	<u>311,4</u>	<u>267,9</u>	<u>232,6</u>	<u>207,1</u>	<u>178,0</u>

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. Sa croissance marquée depuis cinq ans reflète clairement l'investissement massif requis évalué à plus de 3,5 milliards de dollars sur une période de dix ans afin de renouveler ses infrastructures. On peut donc s'attendre à une tendance à la hausse de cet indicateur au cours des prochains exercices.

ANALYSE DES ÉTATS FINANCIERS

RISQUES ET INCERTITUDES

Dans le cours normal des affaires, la STM est exposée à des risques et des incertitudes. Afin de bien les gérer, elle a procédé à l'identification de ces risques, de leur appréciation, de leur incidence potentielle sur ses activités futures et à la mise en place de stratégies afin de pallier ces risques.

Risque relié à la concentration des sources de revenus

Les opérations et les immobilisations de la STM sont financées en grande partie par les différents paliers de gouvernement. Toutefois, ce financement diminue d'année en année et traduit le manque de ressources financières des pouvoirs publics. De plus, les contributions municipales sont connues annuellement, ce qui rend l'élaboration du cadre financier plus difficile.

Afin de maintenir son offre de service intacte, la STM a dû procéder à plusieurs augmentations tarifaires au cours des dernières années. Le recours à cette stratégie afin de réduire la dépendance de la STM face aux deniers publics a toutefois des limites et présente des effets néfastes. En effet, chaque augmentation de tarif a un impact direct sur l'achalandage. Toutefois, les tarifs de la Société sont parmi les moins élevés en Amérique du Nord.

Pour réduire ce risque, la STM a préparé un plan d'affaires sur cinq ans (2004-2008), qui a été mis à jour pour les années 2006-2010, visant à stabiliser la contribution de la Ville de Montréal et de ses autres partenaires, ainsi qu'à augmenter ses revenus commerciaux durant cette période, notamment par la création de partenariats avec des entreprises privées par l'entremise de la filiale Société en commandite Transgesco. Son plan d'affaires prévoit également le déploiement de nouveaux équipements de vente et de perception d'ici deux ans afin de réduire la fraude dont elle est victime et ainsi augmenter ses revenus autonomes.

Risque de dépréciation et de remplacement des actifs

La majorité des actifs de la Société sont sur le point de dépasser leur durée de vie utile. Malgré leur entretien périodique, il y a un risque potentiel que le vieillissement des actifs résulte en une incapacité de les maintenir opérationnels ou de les remplacer en temps requis.

Plus de trois milliards et demi de dollars devront être investis au cours des dix prochaines années afin d'acquérir de nouvelles voitures de métro, de remplacer le système désuet de vente et de perception, de rénover les stations de métro, les structures auxiliaires et le tunnel, et de poursuivre le remplacement du parc d'autobus. Pour ce faire, la STM prépare chaque année un plan triennal d'immobilisations (PTI) qui prévoit sur trois ans les dépenses d'investissement et leurs effets sur les années suivantes.

Pour financer ces investissements, le ministère des Transports du Québec, par l'entremise de son programme d'aide au transport en commun, rembourse une partie du service de dette qui en découle. L'année 2005 a vu naître un nouveau partenaire, la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Cet organisme, issu d'une entente avec le gouvernement fédéral et dont les fonds proviennent des revenus tirés de la taxe sur l'essence, versera une aide financière aux municipalités pour la réalisation de projets d'infrastructures en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et de transport en commun. Toutefois, l'importance des sommes en jeu nécessitera une injection de fonds supplémentaires des divers paliers de gouvernement. Depuis plusieurs années, la Société défend l'importance d'accroître les sources de financement afin de maintenir en bon état son patrimoine et d'améliorer ses services.

Risque d'exploitation

L'acquisition d'autobus et de pièces de rechange représente des sorties de fonds importantes pour la STM (70,4 M\$ pour les trois prochaines années). Afin de réduire ses coûts, la Société procède à des achats unifiés avec les autres sociétés de transport regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ).

Risque environnemental

En sa qualité d'exploitant d'un important service de transport en commun, la STM contribue au développement durable et à la qualité de vie sur le territoire de l'île de Montréal. En tant qu'organisme public, elle démontre sa volonté de consentir des efforts au respect de l'environnement. À cet effet, elle s'est dotée en octobre 2000 d'une politique de gestion sur la protection de l'environnement. Elle s'assure du respect des lois, règlements et politiques gouvernementales en matière de protection de l'environnement. Elle a mis en place un système de gestion environnementale permettant l'application efficace de l'ensemble des aspects de sa politique.

De 1998 à 2005, la STM a investi une somme de 4,6 M\$ pour la mise en conformité avec les normes environnementales. Afin de respecter les diverses lois et réglementations sur l'environnement, la Société prévoit dépenser 4,5 M\$ au cours de la période 2006 à 2008 comme présenté dans son plan triennal d'immobilisations. Enfin, la Société entamera un vaste audit sur toute la question touchant la santé et la sécurité au travail de ses employés.

Risque informatique

L'environnement technologique complexe dans lequel œuvre la STM comporte des risques qui obligent celle-ci à se doter d'encadrements administratifs qui permettent d'optimiser la sécurité des systèmes d'information et de traitement des données, de même qu'à assurer la gestion efficace des risques qui y sont reliés. De plus, diverses législations imposent aux entreprises de mettre en place des mesures adéquates de sécurité et de protection de l'information. À cet effet, la Société s'est dotée de politiques et directives afin de gérer adéquatement la sécurité informatique et la protection de l'information.

Les risques relatifs à la sécurité informatique et à la protection de l'information font l'objet d'une gestion continue et intégrée, de façon à assurer une réévaluation périodique de ces risques. Afin d'assurer la continuité informatique des systèmes critiques de la STM, la Société envisage un investissement de 1,3 M\$ dans les prochaines années pour la mise en place d'un plan de relève informatique.

Risque financier

Dans le cours normal des affaires, la STM est exposée aux fluctuations des taux d'intérêt et de change. Dans le but de réduire les risques de change et de taux d'intérêt, elle utilise des instruments financiers dérivés tels que des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt pour des emprunts totalisant 137,1 M\$. De plus, afin de gérer ce risque, la STM répartit de façon optimale les échéances de ses dettes. Afin d'étaler dans le temps les sorties de fonds attribuables au remboursement de sa dette à long terme, la STM verse annuellement des sommes dans un fonds d'amortissement (43,4 M\$ en 2005). Au 31 décembre 2005, ce fonds s'élève à 141,4 M\$. Ces sommes sont investies dans des placements sans risque et le rendement réalisé permet de réduire le service de dette futur de la Société. Le fonds d'amortissement a généré des revenus d'intérêts de 5,9 M\$ en 2005.

De plus, afin de se prémunir contre les variations importantes des coûts reliés à l'énergie, la STM a adopté une stratégie de couverture de risque par l'approvisionnement en diesel et en gaz naturel (swap) en fin d'année 2005 et ce, pour une période maximale de dix ans.

Incertitude relative aux estimations utilisées pour dresser les états financiers

Pour dresser ses états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec, la direction de la Société a procédé à des estimations et posé des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés aux états financiers et les notes afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Société pourrait prendre à l'avenir.

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

En vertu de l'article 136 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L. R. Q. chapitre S-30.01), le rapport financier de la Société de transport de Montréal pour l'exercice financier terminé le 31 décembre 2005 a été préparé par le trésorier et directeur par intérim Finances et trésorerie et a été déposé au conseil d'administration de la Société le 5 avril 2006.

Les états financiers présentés dans ce rapport ont été dressés en tenant compte de la loi constitutive de la Société et ce, conformément aux principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec contenus dans le *Manuel de présentation de l'information financière municipale au Québec*, publié par le ministère des Affaires municipales et des régions, le tout tel que décrit à la note 2 de ces états financiers.

Les états financiers et toute l'information figurant dans le présent rapport financier sont la responsabilité de la Société. La Société 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.

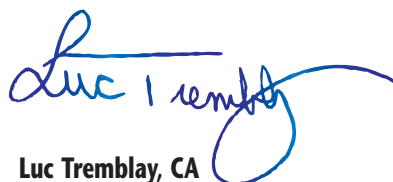
La Société maintient des systèmes de contrôle interne comptables et administratifs de qualité. Ces systèmes ont pour objet de fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est pertinente, fiable et exacte, que les politiques de l'entreprise sont suivies, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations appropriées et que l'actif de la Société est bien protégé.

Le conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers. Le conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité de vérification.

Les états financiers ont été vérifiés par le vérificateur externe de la Société dont les services ont été retenus par le conseil d'administration sur recommandation du comité de vérification et par le vérificateur général de la Ville de Montréal.



Alain Fraser, CA
Trésorier et directeur par intérim
Finances et trésorerie



Luc Tremblay, CA
Trésorier-adjoint et chef de division
Gestion financière

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AUX MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Nous avons vérifié le bilan de la Société de transport de Montréal au 31 décembre 2005, ainsi que les états des activités financières, des activités d'investissement, du déficit accumulé, des fonds réservés, de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'informations fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de ses opérations et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec.



Samson Bélaire/Deloitte & Touche S.E.N.C.R.L.
Comptables agréés

Montréal
Le 22 mars 2006



Michel Doyon, CA
Le vérificateur général de Montréal

Montréal
Le 22 mars 2006

ÉTATS FINANCIERS

Au 31 décembre 2005



ÉTAT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	NOTES	BUDGET	2005	2004
Revenus				
Voyageurs	3	384 921	379 358	368 176
Contribution de la Ville de Montréal		268 000	276 200	263 000
Subventions du gouvernement du Québec	4	80 822	75 804	69 570
Contributions régionales	5	58 766	61 607	61 148
Contribution du gouvernement du Québec - révision du cadre financier	4	19 200	10 818	—
Contribution du Réseau de transport de Longueuil	6	1 803	1 803	1 803
Autres revenus	7	17 588	21 864	17 302
		831 100	827 454	780 999
Revenus relatifs aux activités d'investissement provenant de tiers	10	150	37 668	60 752
Revenus de placements du fonds d'amortissement		6 449	5 870	5 949
		837 699	870 992	847 700
Dépenses				
Service autobus et métro		666 700	667 293	641 194
Service de transport adapté		31 037	34 456	32 058
Intérêts et frais de financement	8	42 869	38 859	36 093
Dépenses imprévues		5 204	—	—
Maintien des actifs		13 697	11 662	9 639
		759 507	752 270	718 984
Autres activités financières				
Remboursement de la dette à long terme	9	64 511	70 568	66 710
Transfert à l'état des activités d'investissement	10	3 630	44 561	70 586
		68 141	115 129	137 296
		827 648	867 399	856 280
Surplus (déficit) des activités financières avant affectations		10 051	3 593	(8 580)
Affectations				
Surplus (déficit) accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours		—	(6 311)	3 138
Fonds réservés				
Contribution aux fonds d'amortissement et de roulement		(51 166)	(51 066)	(52 092)
Utilisation du fonds d'amortissement		41 115	48 437	51 223
		(10 051)	(2 629)	(869)
Déficit de l'exercice		—	(5 347)	(6 311)
Engagements (note 23)				
Éventualités (note 25)				

ÉTAT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	NOTE	BUDGET	2005	2004
Sources de financement				
Emprunt à long terme émis		75 000	69 836	189 195
Transfert des activités financières	10	3 630	44 561	70 586
Fonds de roulement		—	—	2 630
		78 630	114 397	262 411
Dépenses d'investissement				
Immeubles		8 855	32 205	2 687
Réseau initial et prolongements du métro		4 875	3 201	14 123
Améliorations aux infrastructures du métro		22 860	24 684	12 002
Améliorations aux infrastructures locales		11 317	—	—
Matériel roulant - autobus		38 579	29 725	55 762
Matériel roulant - minibus		3 363	3 250	561
Matériel roulant - autres		—	3 297	8 362
Équipement de bureau et logiciels		16 598	2 528	11 105
Machinerie, outillage et équipement		7 453	867	10 986
Immobilisations en cours		240 599	104 931	70 653
Placement dans une société en commandite		—	—	999
		354 499	204 688^(b)	187 240
Surfinancement (sous-financement) de l'exercice^(a)		(275 869)	(90 291)	75 171

^(a) Le surfinancement (sous-financement) de l'exercice est reporté à l'état des fonds réservés.

^(b) La Société s'est engagée pour un montant de 299,6 M\$ auprès de différents fournisseurs au 31 décembre 2005.

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	NOTES	2005	2004
ACTIF			
Actif à court terme			
Encaisse		10 533	8 611
Placements affectés au fonds d'amortissement	11	60 451	39 991
Subventions à recevoir	12	25 052	23 482
Contributions régionales à recevoir		28 801	28 538
Contribution du Réseau de transport de Longueuil à recevoir		902	902
Autres débiteurs	13	31 094	28 857
Stocks de fournitures et de pièces de rechange		22 981	20 998
Tranche exigible des créances à long terme	17	22 981	15 704
		202 795	167 083
Immobilisations	14	1 224 651	1 103 218
Frais reportés	15	2 098	3 597
Placements affectés au fonds d'amortissement	11	80 944	100 524
Placements à long terme	16	3 248	1 951
Créances à long terme	17	244 244	254 204
		1 757 980	1 630 577
PASSIF ET AVOIR			
Passif à court terme			
Emprunts temporaires	18	116 419	34 850
Créditeurs et frais courus	19	127 719	115 745
Versements exigibles sur la dette à long terme	20	108 671	75 732
		352 809	226 327
Dette à long terme	20	567 421	601 092
Subventions reportées	14	478 427	392 323
		1 398 657	1 219 742
Avoir			
Montants à pourvoir dans le futur	21	(17 585)	(19 393)
Déficit accumulé		(5 347)	(6 311)
Fonds réservés		43 899	131 561
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	22	338 356	304 978
		359 323	410 835
		1 757 980	1 630 577

ÉTAT DU DÉFICIT ACCUMULÉ

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Solde au début de l'exercice	(6 311)	3 138
Affectation aux activités financières	6 311	(3 138)
Déficit de l'exercice	(5 347)	(6 311)
Solde à la fin de l'exercice	<u>(5 347)</u>	<u>(6 311)</u>

ÉTAT DES FONDS RÉSERVÉS

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

2005

	Solde au début	Contribution des activités financières	Utilisation aux activités financières	Contribution (utilisation) aux activités d'investissement	Solde à la fin
Fonds d'amortissement	140 515	^(a) 49 317	(48 437)	—	141 395
Fonds de roulement	2 020	1 749	—	—	3 769
Financement des projets en cours	(11 147)	—	—	(90 291)	(101 438)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	173	—	—	—	173
	131 561	51 066	(48 437)	(90 291)	43 899

2004

	Solde au début	Contribution des activités financières	Utilisation aux activités financières	Contribution (utilisation) aux activités d'investissement	Solde à la fin
Fonds d'amortissement	141 850	^(a) 49 888	(51 223)	—	140 515
Fonds de roulement	2 446	2 204	—	(2 630)	2 020
Financement des projets en cours	(86 318)	—	—	75 171	(11 147)
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	173	—	—	—	173
	58 151	52 092	(51 223)	72 541	131 561

	2005	2004
^(a) Contribution au fonds d'amortissement	43 447	39 991
Contribution au fonds d'amortissement (annulation de refinancements en 2005)	—	3 948
Revenus de placements du fonds d'amortissement	5 870	5 949
	49 317	49 888

ÉTAT DE L'INVESTISSEMENT NET DANS LES ÉLÉMENTS D'ACTIF À LONG TERME

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Solde au début de l'exercice	304 978	393 116
Ajouter		
Acquisitions d'immobilisations	204 688	186 241
Émission de créances à long terme	43 117	97 794
Remboursement de la dette à long terme	70 568	66 710
Amortissement des subventions reportées	25 162	21 943
Acquisition de placement dans une société en commandite	—	999
	343 535	373 687
Déduire		
Amortissement des immobilisations	82 521	79 034
Disposition d'immobilisations	734	1 586
Réduction des créances à long terme	45 800	40 294
Émission de dettes à long terme — activités d'investissement	69 836	189 195
Subventions reportées	111 266	151 716
	310 157	461 825
Solde à la fin de l'exercice	338 356	304 978

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2005

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Activités de fonctionnement		
Déficit de l'exercice	(5 347)	(6 311)
Éléments n'impliquant aucun mouvement de liquidités		
Affectation du déficit (surplus) de l'exercice précédent	6 311	(3 138)
Quote-part du bénéfice de la société en commandite	(3 897)	(967)
Retraits de la société en commandite	2 600	—
Amortissement des frais reportés	1 499	1 199
Virement au fonds de roulement	1 749	2 204
	<u>2 915</u>	<u>(7 013)</u>
Éléments n'affectant pas le fonctionnement		
Transfert à l'état des activités d'investissement	6 893	9 834
Remboursement de la dette à long terme	22 131	15 487
Contribution au fonds d'amortissement	43 447	43 939
	<u>75 386</u>	<u>62 247</u>
Variation nette des éléments hors caisse		
Subventions et contributions à recevoir	(1 833)	(240)
Autres débiteurs	(2 237)	10 666
Stocks de fournitures et de pièces de rechange	(1 983)	(2 863)
Créditeurs et frais courus	11 974	8 432
Montants à pourvoir dans le futur	1 808	1 954
Liquidités provenant des activités de fonctionnement	<u>83 115</u>	<u>80 196</u>
Activités d'investissement		
Acquisitions de placements affectés	19 580	(1 172)
Acquisitions de placement à long terme	—	(498)
Acquisitions d'immobilisations	(204 688)	(186 241)
Liquidités utilisées des activités d'investissement	<u>(185 108)</u>	<u>(187 911)</u>
Activités de financement		
Émission de dette à long terme	75 000	217 000
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(70 568)	(66 710)
Rachat d'obligations par refinancement	(5 164)	(27 805)
Dépenses en immobilisations financées par un tiers	37 668	60 752
Revenus de placements du fonds d'amortissement	5 870	5 949
Liquidités provenant des activités de financement	<u>42 806</u>	<u>189 186</u>
Augmentation (diminution) des liquidités	(59 187)	81 471
Situation des liquidités au début	<u>13 752</u>	<u>(67 719)</u>
Situation des liquidités à la fin	<u>(45 435)</u>	<u>13 752</u>

Les liquidités sont composées de l'encaisse, des placements affectés et des emprunts temporaires.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2005

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.

2. ÉNONCÉ DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Principes comptables

Les états financiers sont préparés selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec contenus dans le *Manuel de présentation de l'information financière municipale au Québec* publié par le ministère des Affaires municipales et des régions.

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec, la direction de la Société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés aux états financiers et aux notes afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Données budgétaires

Les données budgétaires relatives aux activités financières reflètent le budget 2005 adopté par le conseil d'administration de la Société en novembre 2004 et par le conseil municipal de la Ville de Montréal en décembre 2004. Les données budgétaires relatives aux activités d'investissement proviennent du programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 adopté également par le conseil d'administration de la Société en novembre 2004 ainsi que par le conseil municipal de la Ville de Montréal en décembre 2004.

Revenus et dépenses

La Société utilise la méthode de la comptabilité d'exercice selon laquelle les revenus et les dépenses sont comptabilisés de façon brute à l'exercice au cours duquel ont lieu les transactions ou les faits. Les dépenses liées aux régimes de retraite des employés, quant à elles, sont enregistrées sur base d'exercice modifiée. Les ententes de retraite en sus des obligations des régimes de retraite ne sont pas capitalisées. Une provision déterminée avec l'aide d'actuaire est enregistrée afin de couvrir la valeur des services accumulés.

Les dépenses présentées à l'état des activités financières se détaillent comme suit :

Le «Service autobus et métro» comprend l'ensemble des activités relatives à l'exploitation et à l'entretien des réseaux des autobus et du métro ainsi que le soutien à ces activités. Les principales fonctions de soutien aux opérations sont : gestion des services partagés (finances et trésorerie, régimes de retraite, ressources humaines, technologies de l'information et chaîne logistique), construction et maintien des infrastructures, communications et marketing, planification et relations avec les partenaires, et services corporatifs (direction générale, gestion du portefeuille des projets, secrétariat et affaires juridiques, et plan d'affaires et information de gestion).

Le «Service de transport adapté» regroupe l'ensemble des activités nécessaires à la planification et à la livraison du transport des personnes handicapées par minibus ou par taxi.

Les «Intérêts et frais de financement» incluent les intérêts à long terme et à court terme, déduction faite des frais financiers à court terme qui sont imputés aux règlements d'emprunt.

Les «Dépenses imprévues» reflètent les dépenses qui ne sont pas susceptibles de se répéter fréquemment au cours des prochains exercices, qui ne sont pas typiques des activités normales de l'entreprise et qui ne découlent pas de décisions ou d'appréciations de la direction.

Le «Maintien des actifs» englobe les coûts du programme d'entretien périodique majeur qui vise à maintenir en bon état de marche les infrastructures de la Société.

Stocks de fournitures et de pièces de rechange

Les stocks de fournitures et de pièces de rechange sont évalués au moindre du coût moyen et du coût de remplacement.

Placements affectés au fonds d'amortissement

Les placements affectés au fonds d'amortissement sont comptabilisés au coût amorti et sont dévalués dans le cas où des baisses de valeur permanentes sont identifiées. La prime ou l'escompte à l'achat de ces placements sont amortis de façon linéaire sur la durée du placement auquel cet élément se rapporte.

Placements à long terme

Les placements à long terme sont comptabilisés à la valeur de consolidation.

Immobilisations

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

Terrains	40 ans
Immeubles	40 ans
Réseau initial et prolongements du métro	40 et 100 ans
Améliorations aux infrastructures du métro	25, 40 et 100 ans
Infrastructures locales	20 et 40 ans
Infrastructures régionales	20 et 40 ans
Matériel roulant – autobus	16 ans
Matériel roulant – minibus	5 ans
Matériel roulant – autres	5 et 10 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Équipement de bureau et logiciels	5 et 10 ans
Machinerie, outillage et équipement	15 ans

La dépense d'amortissement n'est pas comptabilisée à l'état des activités financières. Cette dépense est présentée à l'état de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme.

Les subventions reportées sont amorties au même rythme que les immobilisations auxquelles elles se rattachent. Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service, sans égard à la date de fermeture du règlement d'emprunt pour autant qu'elles soient financées par dette à long terme ou par subvention au comptant.

Imputation du montant à pourvoir dans le futur aux activités financières

Le montant à pourvoir dans le futur pour les congés de maladie et les bénéfices de vacances accumulés avant le 1^{er} janvier 2000 est imputé à l'état des activités financières selon le plus élevé de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans du solde ou des déboursés annuels.

Fonds réservés

Fonds d'amortissement

Ce fonds sert à accumuler des sommes pour rembourser certaines dettes à long terme.

Fonds de roulement

Le fonds de roulement dont la limite a été établie à 7,0 M\$ sert à l'acquisition de dépenses en immobilisations. Les sommes utilisées devront être remboursées sur une période maximale de 5 ans.

Conversion de devises

Les revenus et les dépenses résultant d'opérations conclues en devises sont convertis en dollars canadiens aux cours en vigueur à la date des transactions.

Les actifs et passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan.

Instruments financiers dérivés

La Société utilise des instruments financiers dérivés dans le but de réduire le risque de change et le risque de taux d'intérêt auxquels l'expose sa dette à long terme. Elle n'utilise pas d'instruments financiers à des fins de transaction ou de spéculation.

La Société utilise des contrats de swaps de devises dans le cadre de la gestion du risque associé aux emprunts faisant l'objet d'une convention d'échange de devises. Ces swaps de devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan.

De plus, la Société utilise des contrats de swaps de taux d'intérêt dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt relié à sa dette. Ces contrats donnent lieu à des échanges d'intérêts qui sont comptabilisés dans la dépense d'intérêts sur la dette à long terme. Les montants à payer ou à recevoir sont pris en compte à titre d'ajustement des intérêts courus sur la dette correspondante.

3. VOYAGEURS

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Service autobus et métro	355 356	350 004	340 268
Service de transport adapté	1 593	1 716	1 380
Revenus régionaux ^(a)	27 972	27 638	26 528
	<u>384 921</u>	<u>379 358</u>	<u>368 176</u>

^(a) Les revenus régionaux attribuables à la Société proviennent du partage de la vente des titres de transport métropolitain.

4. Subventions du gouvernement du Québec

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Immobilisations ^(a)	56 114	50 855	45 689
Service de transport adapté ^(b)	24 708	24 926	23 803
Autres	—	23	78
	<u>80 822</u>	<u>75 804</u>	<u>69 570</u>
Aide financière transitoire ^(c)	19 200	10 818	—
	<u>100 022</u>	<u>86 622</u>	<u>69 570</u>

^(a) Programme d'aide au transport en commun :

En vertu du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières, la Société est éligible à des subventions relatives aux dépenses admissibles (achat d'autobus, construction d'immeubles, rénovation des stations de métro, rénovation de voitures de métro et autres dépenses précises) qu'elle a encourues au cours de l'exercice 2005 à des taux variant de 48 % à 75 %.

Ces subventions sont versées sous la forme d'une contribution au service de la dette ou d'un paiement au comptant, selon les modalités prévues au programme d'aide et aux ententes particulières.

^(b) Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées :

En vertu des pouvoirs que confère au ministre des Transports le décret 279-2005, la Société est éligible à une subvention pouvant atteindre un maximum de 75 % des coûts reconnus admissibles par le ministère des Transports.

^(c) En vertu du décret 280-2005 du 30 mars 2005, le gouvernement du Québec a octroyé une subvention ponctuelle, non récurrente, de 20,0 M\$ aux sociétés de transport en commun pour l'année 2005 dans l'attente du nouveau pacte fiscal Québec-municipalités prévu pour 2006. La portion attribuable à la Société est de 13,2 M\$ soit 10,8 M\$ provenant du ministère des Transports du Québec et 2,4 M\$ provenant du partage du surplus 2004 de l'Agence métropolitaine de transport.

Le décret stipule que le versement de la subvention par le ministère des Transports du Québec est conditionnel à une mise de fonds additionnelle équivalente des municipalités. La Ville de Montréal a donc augmenté sa contribution de 2004 qui s'élevait à 263,0 M\$ à 276,2 M\$ en 2005.

5. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Reliée aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	43 700	43 601	43 480
Reliée aux déplacements sur les lignes d'autobus métropolitaines ^(a)	5 766	6 019	6 226
Reliée aux équipements et infrastructures ^(b)	1 437	1 471	1 414
Partage du surplus de l'Agence métropolitaine de transport ^(c)	—	2 582	2 405
Intégration tarifaire ^(d)	395	466	—
	51 298	54 139	53 525
Financement de la dette - trains de banlieue ^(e)	7 468	7 468	7 623
	58 766	61 607	61 148

^(a) Autobus et métro :

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

^(b) Équipements et infrastructures régionaux :

L'Agence doit acquérir de la Société les équipements et les infrastructures nécessaires au réseau de transport métropolitain par autobus. Au 31 décembre 2005, le contrat précisant la date et les modalités de transfert de ces actifs n'est pas signé. Malgré ce transfert de propriété éventuel, la Société demeure responsable du service de la dette afférent au financement de ces biens. Cependant, l'Agence rembourse à la Société les coûts d'exploitation de ceux-ci et le service de la dette, déduction faite de toute subvention gouvernementale.

^(c) Partage du surplus de l'Agence métropolitaine de transport :

Le surplus de l'Agence a été distribué au prorata de chacune des autorités organisatrices de transport en fonction des montants d'aide métropolitaine autobus et métro ainsi que de l'aide aux tarifs réduits attribués en 2005.

^(d) Intégration tarifaire :

Introduction, en 2005, d'une nouvelle aide métropolitaine aux organismes de transport dont l'objectif est de s'assurer, pour chaque zone tarifaire, qu'aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

^(e) Trains de banlieue :

Depuis le 1^{er} janvier 1996, l'Agence succède aux droits et obligations de la Société à l'égard du réseau de trains de banlieue.

Le matériel roulant ferroviaire et tout autre actif relié à l'exploitation du réseau de trains de banlieue sont la propriété de l'Agence. Toutefois, la Société conserve la dette à long terme afférente à ces biens. L'Agence rembourse à la Société le capital et les intérêts et est garante, en cas de défaut, du remboursement du service de la dette relatif aux trains de banlieue.

6. CONTRIBUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL

Le 23 mars 2005, le gouvernement du Québec a adopté le décret 227-2005 concernant l'établissement des conditions d'exploitation de la ligne de métro reliant les territoires de la Société de transport de Montréal et du Réseau de transport de Longueuil. La contribution du Réseau de transport de Longueuil est fixée à 1,8 M\$ pour l'exercice financier 2005.

7. AUTRES REVENUS

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Publicité	10 166	11 316	9 916
Location	240	158	1 795
Activités accessoires ^(a)	—	90	469
Quote-part du bénéfice de la Société en commandite	3 432	3 897	967
Autres	3 750	6 403	4 155
	17 588	21 864	17 302

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
^(a) Activités accessoires			
Prolongement du métro			
Revenus	—	5 649	11 289
Dépenses	—	(5 649)	(11 109)
	—	—	180
Autres projets			
Revenus	—	917	1 356
Dépenses	—	(827)	(1 067)
	—	90	289
Surplus	—	90	469

8. INTÉRÊTS ET FRAIS DE FINANCEMENT

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Intérêts sur la dette à long terme	41 569	37 778	35 690
Frais de financement			
à court terme	1 300	2 117	2 006
attribués aux règlements d'emprunt	—	(1 036)	(1 603)
	1 300	1 081	403
	42 869	38 859	36 093

9. REMBOURSEMENT DE LA DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Remboursement en capital			
à même les activités financières	23 396	22 131	15 487
à même le fonds d'amortissement	41 115	48 437	51 223
	64 511	70 568	66 710

10. TRANSFERT À L'ÉTAT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004
Dépenses en immobilisations financées par un tiers			
Programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro ^(a)	—	37 390	59 352
Remplacement d'un système d'exploitation	—	(7)	1 017
Disposition d'autobus	150	126	342
Bureau de projets - acquisition d'autobus	—	123	—
	150	37 632	60 711
Transfert des actifs du métro selon les exigences légales	—	36	41
	150	37 668	60 752
Dépenses en immobilisations et placement financés à même les revenus			
Service autobus et métro	250	3 491	8 886
Service de transport adapté	2 927	2 883	99
Maintien des actifs	303	519	849
	3 480	6 893	9 834
	3 630	44 561	70 586

^(a) En vertu du décret 737-2002 et de l'entente no 527001 du 16 juillet 2004 portant sur l'aide financière pour la première phase du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro, le gouvernement fédéral verse une contribution au comptant de 33,33 % des dépenses admissibles au «Programme TICQ 2000» alors que l'Agence métropolitaine de transport verse une contribution au comptant de 12,5 %. La contribution du gouvernement du Québec a été fixée à 41,67 % et elle est versée sous la forme d'une subvention du service de dette.

11. PLACEMENTS AFFECTÉS AU FONDS D'AMORTISSEMENT

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Encaisse	28 741	929
Obligations et coupons d'obligations, au coût non amorti (valeur marchande 112 285 \$, 140 438 \$ en 2004)	111 118	138 004
Intérêts à recevoir	1 536	1 582
	141 395	140 515
Portion à court terme	(60 451)	(39 991)
	80 944	100 524

Les échéances des placements détenus par la Société s'établissent comme suit :

	Placements garantis par le gouvernement du Québec	Autres placements	Total	Taux d'intérêt nominal pondéré
2006	16 683	21 473	38 156	3,96 %
2007	47 271	—	47 271	6,55 %
2008	—	—	—	—
2009	2 717	—	2 717	5,50 %
2010	2 942	—	2 942	6,25 %
Plus de 5 ans	20 032	—	20 032	5,84 %
	89 645	21 473	111 118	

12. SUBVENTIONS À RECEVOIR

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Gouvernement du Québec		
Immobilisations	180	3 000
Service de transport adapté	7 437	6 642
Aide financière transitoire	1 078	—
Autres	749	1 153
	<u>9 444</u>	<u>10 795</u>
Gouvernement du Canada		
Immobilisations	<u>7 726</u>	<u>9 500</u>
Agence métropolitaine de transport		
Immobilisations	<u>7 882</u>	<u>3 187</u>
	<u>25 052</u>	<u>23 482</u>

13. AUTRES DÉBITEURS

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Revenus régionaux à recevoir	4 102	2 383
Versements pour accidents de travail à récupérer	727	729
Réclamations de taxes aux gouvernements	1 988	3 911
Comptes-clients généraux	12 563	14 052
Dépôt pour l'achat d'autobus	5 285	4 892
Autres	6 429	2 890
	<u>31 094</u>	<u>28 857</u>

14. IMMOBILISATIONS

(en milliers de dollars)

	2005			2004
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	7 352	6 073	1 279	1 331
Immeubles	178 988	69 436	109 552	80 544
Réseau initial et prolongements du métro	1 453 953	1 215 722	238 231	252 325
Améliorations aux infrastructures du métro	237 540	56 049	181 491	163 469
Infrastructures locales	11 702	2 999	8 703	9 034
Infrastructures régionales	11 499	7 312	4 187	4 784
Matériel roulant - autobus	593 738	271 532	322 206	328 853
Matériel roulant - minibus	9 717	5 943	3 774	1 584
Matériel roulant - autres	27 527	12 486	15 041	14 765
Améliorations locatives	7 170	5 963	1 207	1 690
Équipement de bureau et logiciels	68 371	40 602	27 769	33 792
Machinerie, outillage et équipement	70 660	40 050	30 610	35 376
Immobilisations en cours	280 601	—	280 601	175 671
	<u>2 958 818</u>	<u>1 734 167</u>	<u>1 224 651</u>	<u>1 103 218</u>

	2005			2004
	Solde du début	Variation	Solde de fin	Solde de fin
Subventions reportées	<u>392 323</u>	<u>86 104</u>	<u>478 427</u>	<u>392 323</u>

15. FRAIS REPORTÉS

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Licences informatiques	<u>2 098</u>	<u>3 597</u>

Les licences informatiques sont portées aux activités financières au fur et à mesure de leur attribution aux utilisateurs sur une période maximale de 5 ans, soit de 2003 à 2007.

16. PLACEMENTS À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Participation - société en commandite, à la valeur de consolidation	3 243	1 946
Autre	5	5
	<u>3 248</u>	<u>1 951</u>

17. CRÉANCES À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Montant à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme (note 20)		
Gouvernement du Québec	259 198	256 590
Agence métropolitaine de transport	8 027	13 318
	<u>267 225</u>	<u>269 908</u>
Tranche exigible des créances à long terme	(22 981)	(15 704)
	<u>244 244</u>	<u>254 204</u>

18. EMPRUNTS TEMPORAIRES

La Société dispose d'une autorisation d'emprunt pour ses dépenses d'exploitation courantes et celles effectuées en vertu d'un règlement d'emprunt jusqu'à concurrence de 350,0 M\$. Cette somme 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 2005, le taux moyen sur les emprunts temporaires était de 2,74 %.

La Société dispose également d'une marge de crédit avec privilège d'utilisation sous forme de billets à demande de 40,0 M\$ (incluse dans le pouvoir d'emprunt temporaire de 350,0 M\$). Le taux d'intérêt accordé sur cette marge de crédit est le taux de base de l'institution bancaire calculé au jour le jour et payable le dernier jour de chaque mois. Le taux moyen pour l'exercice financier 2005 s'est élevé à 4,40 %.

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

19. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Fournisseurs et frais courus	54 166	34 501
Salaires et charges sociales	22 581	33 530
Congés de maladie à payer	7 125	7 626
Vacances à payer	24 867	24 270
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	877	1 205
Intérêts courus	7 814	8 359
Autres	10 289	6 254
	<u>127 719</u>	<u>115 745</u>

20. DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Obligations et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt variant de 2,80 % à 8,75 % (2,40 % à 9,10 % en 2004) échéant de février 2006 à avril 2015	676 092	676 824
Versements exigibles sur la dette à long terme	(108 671)	(75 732)
	<u>567 421</u>	<u>601 092</u>

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 la Ville 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 137,1 M\$. Ces swaps éliminent en totalité les risques de change et de taux d'intérêt.

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

(en milliers de dollars)

Années d'échéance	Dollars canadiens ^(a)	Échéance	À refinancer	Échéance nette	Taux d'intérêt pondéré
2006	108 671	108 671	18 310	90 361	
2007	78 000	78 000	3 609	74 391	
2008	61 168	61 168	10 573	50 595	
2009	87 155	87 155	11 422	75 733	
2010	22 742	22 742	—	22 742	
1 à 5 ans	357 736	357 736	43 914	313 822	5,65 %
6 à 10 ans	318 356	318 356	69 981	248 375	5,01 %
	<u>676 092</u>	<u>676 092</u>	<u>113 895</u>	<u>(b) 562 197</u>	

^(a) Incluent les emprunts faisant l'objet d'une convention d'échange de devises.

^(b) Du montant total de 562,1 M\$, 141,4 M\$ sont déjà accumulés au fonds d'amortissement en date du 31 décembre 2005 (valeur marchande de 142,6 M\$).

La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante :

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Montants accumulés au fonds d'amortissement	141 395	140 515
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme		
De la Ville de Montréal	267 472	266 401
Du gouvernement du Québec	259 198	256 590
De l'Agence métropolitaine de transport	8 027	13 318
	<u>534 697</u>	<u>536 309</u>
	<u>676 092</u>	<u>676 824</u>

21. MONTANTS À POURVOIR DANS LE FUTUR

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Bénéfices de vacances	(11 811)	(12 892)
Congés de maladie	(5 774)	(6 501)
	<u>(17 585)</u>	<u>(19 393)</u>

La variation de 1,8 M\$ entre les 31 décembre 2004 et 2005 a été imputée à l'état des activités financières.

22. INVESTISSEMENT NET DANS LES ÉLÉMENTS D'ACTIFS À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Placements à long terme (au coût)	999	999
Immobilisations	1 224 651	1 103 218
Dette à long terme	(676 092)	(676 824)
Créances à long terme	267 225	269 908
Subventions reportées	(478 427)	(392 323)
	<u>338 356</u>	<u>304 978</u>

23. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme

La Société s'est engagée à verser une somme de 84,0 M\$ pour des locaux, en vertu de baux à long terme échéant du 31 mars 2006 au 31 juillet 2023. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4,7 M\$ pour chacune des années 2006, 2007 et 2008, à 4,9 M\$ en 2009 et 4,8 M\$ en 2010.

b) Contrat d'impartition de la centrale informatique

La Société s'est engagée à verser une somme totale de 2,6 M\$ pour les années 2006 à 2008 pour l'impartition de sa centrale informatique. Les versements à venir s'élèvent à 1,2 M\$ pour les années 2006 et 2007 et 0,2 M\$ en 2008.

Ce contrat comporte une option de renouvellement pour une période additionnelle de deux ans aux mêmes termes et conditions.

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

La Société s'est engagée à verser un montant maximum de 9,4 M\$ pour les années 2006 à 2012. Les deux principaux volets de ce contrat sont composés du système téléphonique corporatif au montant de 8,0 M\$ et des services d'accès Internet au montant de 1,4 M\$.

Les versements à venir s'élèvent à 1,3 M\$ pour les années 2006 à 2012.

d) Contrat d'approvisionnement en pièces d'autobus

La Société, mandataire pour les principales sociétés de transport du Québec, a adjugé des contrats d'approvisionnement en pièces d'autobus urbains dans le cadre d'achats unifiés.

Au 31 décembre 2005, la valeur totale résiduelle de ces contrats pour l'ensemble des sociétés est de 7,9 M\$. La portion attribuable à la Société de transport de Montréal est de 3,3 M\$, soit 1,7 M\$ pour 2006 et 1,6 M\$ pour 2007.

Inversement, la Société a mandaté deux sociétés de transport du Québec pour procéder à des achats unifiés de pièces d'autobus urbains. Ces contrats totalisent 8,5 M\$ au 31 décembre 2005. La portion attribuable à la Société de transport de Montréal est de 4,2 M\$ en 2006, 3,6 M\$ en 2007 et 0,7 M\$ en 2008.

e) Contrat d'acquisition d'autobus urbains

La Société a octroyé un contrat d'acquisition d'autobus urbains à plancher surbaissé dans le cadre d'un processus d'achat unifié regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec.

Le contrat s'échelonne de 2003 à 2007 et vise l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé pour l'ensemble des sociétés. En vertu de ce contrat, les sociétés ont la possibilité de diminuer les quantités commandées de 10 % ou de les augmenter de 20 %. Ce contrat prévoit

également une clause d'indexation en fonction de l'indice des prix à la consommation et l'indice des prix de l'industrie, ainsi que sur la variation du taux de change américain (US) et du taux de change européen (EURO) pour la portion du coût d'un autobus à contenu américain et européen. À titre indicatif, le contenu américain représente 29 % du coût de base alors que le contenu européen en représente 9 %.

La portion révisée attribuable à la Société comporte 344 autobus pour un montant total estimé de 155,7 M\$. Selon le plan de livraison des autobus, les livraisons 2006 s'élèveront à 25,8 M\$ et celles de 2007 à 36,1 M\$.

f) 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 33,8 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 18,3 M\$ pour 2006 et 15,5 M\$ pour 2007.

g) Contrats d'acquisition d'équipements et de système de vente et perception

En 2003, la Société avait adjugé deux contrats majeurs dans le cadre du projet de renouvellement du système et des équipements de vente et perception. En 2005, la Société a accepté d'augmenter les contingences de ces deux contrats.

En tant que mandataire de six autorités organisatrices de transport (AOT), la Société a octroyé un premier contrat au montant total révisé de 94,7 M\$, dont 73,9 M\$ pour la Société. Ce contrat couvre le remplacement du système centralisé et des équipements afférents, l'acquisition des cartes à puce (qui seront l'équivalent des titres de transport avec le nouveau système) ainsi que l'entretien des logiciels du système et des équipements. La portion relative aux frais d'entretien des logiciels et des équipements, qui est entièrement à la charge de la Société, représente 10,7 M\$. Les versements des prochains exercices sont de 0,2 M\$ pour 2008 et de 2,1 M\$ de 2009 à 2013.

En tant que mandataire d'une autre AOT, la Société a octroyé un deuxième contrat au montant total révisé de 51,1 M\$, dont 45,4 M\$ pour la Société. Ce contrat inclut le remplacement des boîtes de perception dans les autobus, ainsi que l'entretien des logiciels du système et des équipements afférents. La portion relative aux frais d'entretien des logiciels s'élève à 1,0 M\$. Les versements des prochains exercices sont de 0,2 M\$ en 2007, aucun montant en 2008 et de 0,2 M\$ de 2009 à 2012.

h) Contrat d'approvisionnement en diesel

La Société a négocié une entente avec une institution financière afin de se protéger des risques de fluctuation du prix du diesel sur le marché jusqu'au 31 décembre 2008. Cette entente permet à la Société de payer une quantité de 79,4 M de litres de diesel à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 42,8 M\$. L'entente débute en janvier 2006.

24. RÉGIMES DE RETRAITE

a) Description générale des régimes

Les employés de la Société sont les participants actifs d'un des deux régimes à prestations déterminées de la Société. Le Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (Syndicat de transport de Montréal CSN) («Régime CSN») couvre les employés réguliers et temporaires couverts par l'accréditation du Syndicat de transport de Montréal (CSN), alors que le Régime de retraite de la Société de transport de Montréal (1992) («Régime 1992») couvre tous les autres employés réguliers et temporaires. 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 provenant de ces deux régimes de retraite.

Les cotisations sont prélevées sur le salaire de base à raison de 6 % pour les employés et 12 % pour l'employeur moins sa part des cotisations au Régime des rentes du Québec.

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.

Le participant a droit à la retraite sans réduction de rente à l'événement le plus rapproché des trois options suivantes, soit :

- son 60^e anniversaire de naissance pourvu qu'il compte cinq (5) années de service
- la date où il compte trente-deux (32) années de participation ou la date où il compte trente (30) années de participation pourvu qu'il prenne sa retraite avant le 1^{er} janvier 2020
- la date où la somme de son âge et de ses années de participation forme un total de quatre-vingt-cinq (85) ou de quatre-vingt (80) pourvu qu'il prenne sa retraite avant le 1^{er} janvier 2020.

Des prestations de rattachement sont prévues pour les participants qui prendront leur retraite avant le 1^{er} janvier 2020 et qui n'auront pas atteint l'âge de 65 ans.

b) Méthode d'évaluation des actifs de la caisse de retraite

Chaque régime participe dans l'actif net et dans l'évolution de l'actif net de la Fiducie Globale par le biais des unités détenues. L'actif net résulte de la différence entre l'actif (placements et autres éléments d'actifs) et le passif.

Les placements constituent le principal élément d'actif de la Fiducie Globale. Ceux-ci sont présentés à la juste valeur.

Les autres éléments d'actifs sont des intérêts courus et dividendes à recevoir, des gains non matérialisés sur contrats à terme, des montants à recevoir sur des ventes de placements et l'encaisse.

Le passif est constitué de créanciers et autres montants à payer.

c) Obligations au titre des prestations constituées

La valeur actuarielle des prestations constituées est déterminée au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service et à partir des hypothèses les plus probables. Celles-ci tiennent compte des prévisions concernant la situation du marché à long terme. Les hypothèses actuarielles les plus importantes portent sur le taux d'intérêt sur les cotisations, le rendement de l'actif net, les augmentations salariales, l'inflation et l'indexation des rentes différées pour le service après 2001.

d) Résultats de l'évaluation actuarielle la plus récente

Les dernières évaluations actuarielles datent du 31 décembre 2002 mais ces valeurs ont été actualisées par extrapolation au 31 décembre 2004. Ces évaluations sur la base de la capitalisation ont démontré des surplus de l'ordre de 151,5 M\$ au 31 décembre 2002, soit 120,4 M\$ pour le Régime 1992 et 31,1 M\$ pour le Régime CSN. L'actif des caisses de retraite est basé sur la juste valeur où les fluctuations sont étalées sur trois ans.

e) Valeur des actifs de la caisse de retraite et des obligations au titre des prestations constituées

Au 31 décembre 2005, les actifs des caisses de retraite et la valeur actualisée des prestations de retraite constituées n'étaient pas disponibles. Selon les états financiers des régimes de retraite de l'exercice terminé le 31 décembre 2004, ces valeurs se détaillent ainsi :

(en milliers de dollars)

	<u>Régime 1992</u>	<u>Régime CSN</u>	<u>Total</u>
Valeur des actifs de la caisse de retraite	1 959 157	650 513	2 609 670
Valeur des obligations au titre des prestations constituées	1 757 179	592 141	2 349 320

La cotisation de l'employeur relative à l'exercice 2005 a été de 31,9 M\$ (30,8 M\$ en 2004) et a été imputée à l'état des activités financières.

f) Autres ententes de retraite

Au 31 décembre 2005, la Société était engagée en vertu de diverses ententes de retraite en sus des obligations découlant des régimes de retraite ci-dessus. Ces engagements, selon une évaluation actuarielle datée du 14 décembre 2004, représentent une somme de 5,1 M\$ et découlent principalement d'une convention de retraite mise en place pour les employés de la Société dont la rémunération annuelle excède le plafond des cotisations au régime de retraite fixé par les autorités fiscales. La Société a provisionné un montant de 3,8 M\$ relatif à ces engagements au 31 décembre 2005.

25. ÉVENTUALITÉS

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 165,9 M\$. Ces réclamations sont constituées, entre autres, de deux requêtes en recours collectif totalisant 163,0 M\$, soit une première requête de 123,0 M\$ touchant les régimes de retraite de la Société et une deuxième requête de 40,0 M\$ provenant d'usagers lésés lors de la grève en 2003. Quant au solde de 2,9 M\$, il est constitué de causes individuelles, de blessures corporelles, de dommages matériels et de divers autres litiges. Au 31 décembre 2005, la Société a provisionné un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

26. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

Dettes à long terme

Le 24 février 2006, la Société a conclu une émission d'obligations au montant de 100,0 M\$ afin de financer certains règlements d'emprunt.

27. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres du rapport financier de 2004 ont été reclassés en fonction de la présentation du rapport financier de 2005.

28. OPINION DES VÉRIFICATEURS

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

Les comptes de l'exercice précédent ont été vérifiés par un autre vérificateur externe.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES



ÉTAT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES REDRESSÉ

(en milliers de dollars)

	2005	2004	2003	2002	2001
REVENUS					
Voyageurs	379 358	368 176	334 771	321 871	318 265
Contribution de la Ville de Montréal (des municipalités du territoire de la CUM avant 2002)	276 200	263 000	263 000	244 100	236 600
Subventions du gouvernement du Québec	75 804	69 570	70 766	65 388	63 938
Contributions régionales	61 607	61 148	64 424	64 170	61 716
Contribution du gouvernement du Québec - révision du cadre financier	10 818	—	—	—	—
Contribution du Réseau de transport de Longueuil	1 803	1 803	1 803	1 761	1 844
Autres revenus	21 864	17 302	16 858	14 839	16 843
	827 454	780 999	751 622	712 129	699 206
DÉPENSES					
Service autobus et métro	672 534	652 284	623 611	580 981	559 041
Service de transport adapté	37 338	32 157	31 148	28 907	26 374
Service de la dette et frais de financement ^(a)	104 437	95 519	99 292	93 412	94 983
Dépenses imprévues	—	—	36	404	137
Maintien des actifs ^(b)	12 181	10 488	10 047	11 572	11 843
	826 490	790 448	764 134	715 276	692 378
Surplus (déficit) avant surplus accumulé de l'exercice	964	(9 449)	(12 512)	(3 147)	6 828
Surplus accumulé de l'exercice précédent	(6 311)	^(c) 3138	12 815	15 962	9 134
Surplus (déficit) de l'exercice	(5 347)	(6 311)	303	12 815	15 962

	2005	2004	2003	2002	2001
^(a) Intérêts et frais de financement	38 859	36 093	35 658	33 295	33 814
Remboursement de la dette à long terme	70 568	66 710	55 574	29 959	57 828
Contribution au fonds d'amortissement	43 447	43 939	50 390	41 408	40 907
Utilisation du fonds d'amortissement	(48 437)	(51 223)	(42 330)	(11 250)	(37 566)
	104 437	95 519	99 292	93 412	94 983

	2005	2004	2003	2002	2001
^(b) Maintien des actifs (selon l'état des activités financières)	11 662	9 639	9 966	11 174	11 681
Transfert à l'état des activités d'investissement	520	849	81	398	162
	12 182	10 488	10 047	11 572	11 843

^(c) Le surplus à la fin de l'exercice 2003 de 303 \$ a été redressé d'un montant de 2 835 \$ à la suite de la modification de convention comptable portant sur les stocks de fournitures et de pièces de rechange.

REVENUS-VOYAGEURS PAR NATURE

(en milliers de dollars)

	2005	2004	2003	2002	2001
SERVICE AUTOBUS ET MÉTRO					
<i>Ordinaire</i>					
Espèces	50 359	48 069	44 762	48 547	51 091
Tickets lisière	66 655	66 906	61 235	58 171	52 930
CAM	131 339	124 698	107 223	98 921	114 927
CAM hebdo	28 445	29 645	32 395	34 303	36 927
	276 798	269 318	245 615	239 942	255 875
<i>Réduit</i>					
Espèces	3 296	3 063	2 945	3 348	3 782
Tickets lisière	12 763	12 152	10 550	9 744	8 649
CAM	52 647	51 315	45 352	41 028	23 660
CAM hebdo	2 587	2 540	2 258	1 893	1 387
	71 293	69 070	61 105	56 013	37 478
Cartes touristiques	1 300	1 295	1 039	823	757
Attribution des revenus de train de l'AMT	613	585	644	1 880	1 209
	350 004	340 268	308 403	298 658	295 319

DÉPENSES PAR NATURE

(en milliers de dollars)

	2005	2004	2003	2002	2001
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION					
Rémunération	544 314	529 543	511 948	470 975	449 788
Biens et services					
Dépenses majeures	6 683	2 674	3 962	4 927	4 686
Énergie, taxes et permis	66 052	60 290	55 317	50 688	53 091
Services professionnels	3 654	3 373	2 750	3 138	2 697
Services techniques et autres services	26 778	23 734	22 151	20 707	18 062
Matériel et fournitures	36 359	31 103	35 236	35 292	35 790
Location	8 196	8 265	7 021	6 737	6 558
Financement des opérations	1 081	403	978	534	1 447
Dépenses diverses	7 100	11 848	8 168	11 496	9 351
	155 903	141 690	135 583	133 519	131 682
	700 217	671 233	647 531	604 494	581 470
DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS					
Maintien des actifs	12 181	10 488	10 047	11 572	11 681
Projets spéciaux	8 987	11 407	5 853	3 718	3 992
Service de la dette - autobus et métro	95 888	87 493	89 154	78 554	78 473
Virement au fonds de roulement	1 749	2 204	2 353	2 210	1 400
	118 805	111 592	107 407	96 054	95 546
SERVICE DE LA DETTE - TRAIN DE BANLIEUE	7 468	7 623	9 160	14 324	15 063
DÉPENSES IMPRÉVUES	—	—	36	404	137
	826 490	790 448	764 134	715 276	692 216

DÉPENSES PAR FONCTION

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004	2003	2002
EXPLOITATION DES RÉSEAUX					
Réseau des autobus					
Rémunération	281 464	282 520	270 985	260 777	244 756
Biens et services	58 368	61 241	50 017	21 019	20 992
	339 832	343 761	321 002	281 796	265 748
Réseau du métro					
Rémunération	158 865	156 921	152 846	140 388	128 610
Biens et services	38 655	38 783	35 938	14 985	15 711
	197 520	195 704	188 784	155 373	144 321
Transport adapté ^(a)					
Rémunération	16 673	16 632	16 689	16 518	15 543
Biens et services	16 112	19 690	14 367	12 902	11 844
	32 785	36 322	31 056	29 420	27 387
Énergie ^(c)					
Biens et services	8 188	7 616	7 668	48 041	46 708
	578 325	583 403	548 510	514 630	484 164
SERVICES DE SOUTIEN					
Gestion des services partagés					
Rémunération	48 935	47 161	45 911	43 714	40 356
Biens et services	7 001	7 379	10 619	12 056	13 086
	55 936	54 540	56 530	55 770	53 442
Construction et maintien des infrastructures					
Rémunération	24 900	25 195	24 694	23 035	20 781
Biens et services	6 033	5 733	6 855	5 163	5 164
	30 933	30 928	31 549	28 198	25 945
Communication et marketing					
Rémunération	5 438	5 486	5 189	4 750	4 215
Biens et services	2 121	1 768	1 524	1 378	1 366
	7 559	7 254	6 713	6 128	5 581
	94 428	92 722	94 792	90 096	84 968
SERVICES CORPORATIFS					
Rémunération	9 018	9 065	8 372	9 428	9 284
Biens et services	2 903	3 024	2 563	2 420	3 401
	11 921	12 089	10 935	11 848	12 685
MAINTIEN DES ACTIFS ^(c)					
Rémunération	—	—	—	5 018	6 508
Biens et services	—	—	—	5 029	5 064
	—	—	—	10 047	11 572

DÉPENSES PAR FONCTION

(en milliers de dollars)

	BUDGET	2005	2004	2003	2002
PROJETS SPÉCIAUX					
Rémunération	—	1 336	263	616	2 501
Biens et services	6 390	7 650	11 144	5 236	1 217
	6 390	8 986	11 407	5 852	3 718
AUTRES DÉPENSES					
Rémunération	9 110	9 750	12 657	15 749	9 566
Biens et services	14 740	13 354	14 424	14 232	11 356
	23 850	23 104	27 081	29 981	20 922
FRAIS DE FINANCEMENT					
Biens et services	109 759	104 437	95 519	99 291	93 412
	109 759	104 437	95 519	99 291	93 412
DÉPENSES IMPRÉVUES					
Rémunération	—	—	—	—	—
Biens et services	5 204	—	—	36	1 625
	5 204	—	—	36	1 625
AFFECTATIONS					
Remboursement du fonds de roulement	1 223	1 749	2 204	2 353	2 210
	1 223	1 749	2 204	2 353	2 210
	(b) 831 100	826 490	790 448	764 134	715 276
(a) Transport adapté					
Total selon l'état des activités financières	31 037	34 456	32 058	29 836	27 689
Transfert à l'état des activités d'investissement	2 927	2 883	99	1 312	1 218
	33 964	37 339	32 157	31 148	28 907
Autres centres de responsabilité	(1 179)	(1 017)	(1 101)	(1 728)	(1 520)
	32 785	36 322	31 056	29 420	27 387

^(b) Les dépenses par fonction reflètent les dépenses présentées à l'état des activités financières redressé.

^(c) En 2004, les dépenses d'énergie ont été décentralisées ainsi que les dépenses relatives au maintien des actifs. Les chiffres des années antérieures n'ont pas été redressés.



ANALYSE DES PROJETS EN COURS

(en milliers de dollars)

Règlement no	Date d'autorisation	Description	Montant du projet	Montant autorisé (R/E)	Solde au 01/01/2005		
					Emprunt	Comptant	Total
CA-31	08/06/90	Rénovation de voitures de métro	68 800	68 800	65 131	—	65 131
CA-52	11/12/02	Remplacement et remise à neuf d'équipements fixes du métro	8 970	8 970	6 662	—	6 662
CA-58	16/08/93	Achat et installation de 79 escaliers mécaniques dans le métro	38 900	38 900	35 642	—	35 642
CA-75	18/08/95	Diverses dépenses en immobilisations 1996	7 200	7 200	5 850	—	5 850
CA-89	01/05/97	Achat de 96 autobus à plancher surbaissé (1998)	53 750	53 750	45 707	3 894	49 601
CA-97	04/05/98	Diverses dépenses en immobilisations 1998	4 100	4 100	3 159	—	3 159
CA-100	06/07/99	Diverses dépenses en immobilisations 1999	6 870	6 870	5 465	—	5 465
CA-101	12/07/99	Diverses dépenses en immobilisations	1 700	1 700	1 249	—	1 249
CA-102	28/05/99	Aspirateurs sur rails	1 945	1 945	1 820	—	1 820
CA-103	05/07/99	Achat de 300 autobus à plancher surbaissé (2000-2002)	135 970	135 970	124 645	407	125 052
CA-104	05/01/00	Achat de récurveurs-aspirateurs et véhicules de service	1 410	1 410	1 270	—	1 270
CA-106	10/05/00	Remplacement du système Accès et réfection pavage au C.T. St-Michel	9 939	9 265	4 673	5 973	10 646
CA-107	02/06/00	Diverses dépenses en immobilisations 2000	2 034	2 034	1 222	—	1 222
CA-108	02/06/00	Véhicules de service	2 175	2 175	1 844	—	1 844
CA-109	09/09/02	Programme de rénovation des équipements fixes du métro	30 656	30 656	5 628	—	5 628
CA-110	29/03/01	SCAD et mise à jour des serveurs et équipement de télécommunication	3 991	3 991	3 799	—	3 799
CA-111	08/06/01	Amélioration du patrimoine immobilier	5 000	5 000	4 468	—	4 468
CA-112	12/07/01	Dépenses en immobilisations	1 980	1 980	858	—	858
CA-113	01/03/02	Implantation de mesures préférentielles et optimisation des terminus	19 839	19 839	—	—	—
CA-114	06/07/01	Véhicules de service	2 142	2 142	1 908	—	1 908
CA-116	26/04/02	Programme Réno-Systèmes	311 090	311 090	93 981	59 352	153 333
CA-117	28/02/02	Système d'aide à l'exploitation et information à la clientèle (S.A.E.I.C.)	18 028	18 028	6 250	—	6 250
CA-118	11/01/02	Achat de 382 autobus à plancher surbaissé (2003-2007)	198 500	198 500	76 204	191	76 395
R-002	24/04/02	Programme de remplacement des véris	7 299	7 299	2 055	—	2 055
R-004	29/04/02	Achat de véhicules sur rails et agrandissement de l'atelier de la voie	13 171	13 171	—	—	—
R-005	29/04/02	Dépenses en immobilisations	23 333	23 333	6 186	—	6 186
R-006	03/06/02	Divers travaux dans le tunnel et au garage Angrignon	1 919	1 919	—	—	—
R-007	03/06/02	Réhabilitation du C.T. Mont-Royal	12 150	12 150	—	—	—
R-010	18/06/02	Vente et perception	137 725	137 725	9 876	—	9 876
R-014	10/09/02	Véhicules de service	2 055	2 055	1 838	—	1 838
R-016	09/09/02	Remplacement des minibus urbains	468	468	—	—	—
R-018	09/10/02	Acquisition et rénovation du 2000 Berri	12 560	12 560	5 864	—	5 864
R-019	08/10/02	Rénovation de la station Place d'Armes	3 210	3 210	—	—	—
R-020	11/12/02	Dépenses en immobilisations	2 760	2 760	—	—	—
R-024	17/01/03	Réno-Métro phase II - urgences	2 010	2 010	400	—	400
R-025	17/03/03	Acquisition et implantation de SAP/PM	7 000	7 000	3 207	—	3 207
R-027	22/04/03	Réno-Métro phase II	75 649	75 649	—	—	—
R-038	22/09/03	Véhicules de service — véhicule à grue-pompe — plate-forme élévatrice	5 525	5 525	2 277	—	2 277
R-039	25/09/03	Aménagement du local incendie	834	834	—	—	—
R-040	24/09/03	Équipement de production et outillage (APS)	2 556	2 556	—	—	—
R-041	09/09/03	Poste de ventilation Bousquet	594	594	—	—	—
R-042	09/01/04	Frais d'étude, plan et devis, ingénierie pour l'acquisition des MR-2005	15 888	15 888	—	—	—
R-043	09/02/04	Acquisition de 7 plates-formes et d'un balai d'aiguillage	742	742	—	—	—
R-045	24/03/04	Réaménagement des voitures de métro MR-73	34 463	34 463	—	—	—
R-046	08/03/04	Remplacement du système de gestion des accidents de travail	1 173	1 173	—	—	—
R-047	06/04/04	Immobilisations de nature capitalisable	936	936	—	—	—
R-048	06/04/04	Travaux urgents au complexe St-Denis et à l'atelier Crémazie	1 729	1 729	—	—	—
R-049	07/04/04	Remplacement des soupapes des points d'eau - tunnel	2 004	2 004	—	—	—
R-050	07/04/04	Ajout de la voie B+ et aménagement de nouveaux vestiaires	731	731	—	—	—
R-051	11/05/04	Réaménagement de l'atelier d'entretien des véhicules de travaux-voie 33	2 051	2 051	—	—	—
R-052	13/04/04	Système de remplissage antidéversement / gazoil, autobus	1 328	1 328	—	—	—
R-053	10/05/04	Postes de ventilation des prolongements	3 712	3 712	—	—	—
R-054	19/07/04	Modernisation des escaliers O & K	2 045	2 045	—	—	—
R-055	26/11/04	Reloc. des installations de la carrosserie et réaménagement CT Legendre	73 646	73 646	—	—	—
R-056	01/02/05	Remplacement des véhicules de service	3 146	3 146	—	—	—
R-057	31/03/05	Financement de divers projets en immobilisation	4 142	4 142	—	—	—
R-058	19/05/05	Réno-Systèmes (RS-2)	643 600	643 600	—	—	—
R-059		Dépenses non capitalisables de Vente et Perception	20 700	20 700	—	—	—
R-060	14/09/05	Divers projets (Métro/Halte commerciale)	3 561	3 561	—	—	—
R-064	16/02/06	Bureau de projet (achat d'autobus 2008-2012)	2 390	2 390	—	—	—
			2 063 794	2 063 120	529 138	69 817	598 955
		Transfert des actifs du métro selon les exigences légales	36	—	—	—	—
		Dépenses en immobilisations à même les revenus 2005	6 893	—	—	—	—
			2 070 723	2 063 120	529 138	69 817	598 955

Financement permanent
Dépenses

Financement de l'exercice			Soldes disponibles	Projets fermés	Solde au 31/12/2005			Solde au 01/01/2005	Dépenses de l'exercice	Projets fermés	Solde au 31/12/2005	Surfinancement (sous-financement)
Emprunt	Comptant	Total			Emprunt	Comptant	Total					
—	—	—	—	—	65 131	—	65 131	64 328	67	—	64 395	736
—	—	—	—	—	6 662	—	6 662	5 663	787	—	6 450	212
—	—	—	—	—	35 642	—	35 642	35 644	—	—	35 644	(2)
—	—	—	—	—	5 850	—	5 850	5 861	—	—	5 861	(11)
—	—	—	—	—	45 707	3 894	49 601	49 612	—	—	49 612	(11)
—	—	—	—	—	3 159	—	3 159	3 236	2	—	3 238	(79)
—	—	—	—	—	5 465	—	5 465	5 559	3	—	5 562	(97)
—	—	—	—	—	1 249	—	1 249	1 349	3	—	1 352	(103)
—	—	—	—	—	1 820	—	1 820	1 726	(2)	—	1 724	96
—	—	—	—	—	124 645	407	125 052	125 001	(87)	—	124 914	138
—	—	—	—	—	1 270	—	1 270	1 279	—	—	1 279	(9)
—	(7)	(7)	—	—	4 673	5 966	10 639	9 349	(27)	—	9 322	1 317
—	—	—	—	—	1 222	—	1 222	1 297	2	—	1 299	(77)
—	—	—	—	—	1 844	—	1 844	1 834	—	—	1 834	10
10 000	—	10 000	—	—	15 628	—	15 628	10 353	5 648	—	16 001	(373)
—	—	—	—	—	3 799	—	3 799	3 862	51	—	3 913	(114)
—	—	—	—	—	4 468	—	4 468	4 780	7	—	4 787	(319)
—	—	—	—	—	858	—	858	820	166	—	986	(128)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	849	—	849	(849)
—	—	—	—	—	1 908	—	1 908	1 919	—	—	1 919	(11)
27 000	37 390	64 390	—	—	120 981	96 742	217 723	143 245	68 908	—	212 153	5 570
5 500	—	5 500	—	—	11 750	—	11 750	11 786	3 889	—	15 675	(3 925)
14 636	126	14 762	—	—	90 840	317	91 157	73 647	36 493	—	110 140	(18 983)
1 200	—	1 200	—	—	3 255	—	3 255	3 340	767	—	4 107	(852)
8 000	—	8 000	—	—	8 000	—	8 000	8 178	3 677	—	11 855	(3 855)
3 500	—	3 500	—	—	9 686	—	9 686	9 675	1 041	—	10 716	(1 030)
—	—	—	—	—	—	—	—	177	190	—	367	(367)
—	—	—	—	—	—	—	—	338	254	—	592	(592)
—	—	—	—	—	9 876	—	9 876	7 359	33 969	—	41 328	(31 452)
—	—	—	—	—	1 838	—	1 838	1 841	66	—	1 907	(69)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	370	—	370	(370)
—	—	—	—	—	5 864	—	5 864	7 374	4 605	—	11 979	(6 115)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	520	26	—	546	(546)
—	—	—	—	—	400	—	400	1 534	59	—	1 593	(1 193)
—	—	—	—	—	3 207	—	3 207	3 368	2 010	—	5 378	(2 171)
—	—	—	—	—	—	—	—	507	5 517	—	6 024	(6 024)
—	—	—	—	—	2 277	—	2 277	810	978	—	1 788	489
—	—	—	—	—	—	—	—	552	62	—	614	(614)
—	—	—	—	—	—	—	—	518	344	—	862	(862)
—	—	—	—	—	—	—	—	286	59	—	345	(345)
—	—	—	—	—	—	—	—	255	48	—	303	(303)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	378	—	378	(378)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 508	—	1 508	(1 508)
—	—	—	—	—	—	—	—	47	531	—	578	(578)
—	—	—	—	—	—	—	—	177	299	—	476	(476)
—	—	—	—	—	—	—	—	616	94	—	710	(710)
—	—	—	—	—	—	—	—	133	45	—	178	(178)
—	—	—	—	—	—	—	—	201	258	—	459	(459)
—	—	—	—	—	—	—	—	13	16	—	29	(29)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	235	—	235	(235)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	—	185	(185)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	14	(14)
—	—	—	—	—	—	—	—	133	407	—	540	(540)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	461	—	461	(461)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	971	—	971	(971)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 988	—	20 988	(20 988)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	308	—	308	(308)
—	123	123	—	—	—	123	123	—	260	—	260	(137)
69 836	37 632	107 468	—	—	598 974	107 449	706 423	610 102	197 759	—	807 861	(101 438)
—	36	36	—	(36)	—	—	—	—	36	(36)	—	—
—	6 893	6 893	—	(6 893)	—	—	—	—	6 893	(6 893)	—	—
69 836	44 561	114 397	—	(6 929)	598 974	107 449	706 423	610 102	204 688	(6 929)	807 861	(101 438)

DETTE À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Obligations, 70 000 \$		
8,75 %, échéant le 30 septembre 2007 ^(a)	7 000	7 000
Obligations, 40 000 \$		
9,10 %, échéant le 12 mai 2005 ^(a)	—	20 195
Obligations, 30 000 \$		
8,40 %, échéant le 19 juillet 2005 ^(a)	—	11 242
Obligations, 30 000 \$		
8,10 %, échéant le 18 juillet 2006 ^(a)	15 060	15 060
Obligations, 30 000 \$		
6,60 %, échéant le 5 juin 2005	—	2 815
6,75 %, échéant le 5 juin 2006	3 040	3 040
6,85 %, échéant le 5 juin 2007	3 280	3 280
Obligations, 40 000 \$		
5,70 %, échéant le 4 juin 2008 ^(b)	11 248	11 248
Obligations, 35 000 \$		
5,40 %, échéant le 8 avril 2009 ^(c)	9 005	9 005
Obligations, 30 000 \$		
5,90 %, échéant le 6 août 2009 ^(c)	7 470	7 470
Obligations, 25 000 \$		
6,50 %, échéant le 16 février 2005	—	7 507
6,60 %, échéant le 16 février 2006	1 662	1 662
6,70 %, échéant le 16 février 2007	1 780	1 780
6,80 %, échéant le 16 février 2008	1 906	1 906
6,85 %, échéant le 16 février 2009	2 041	2 041
6,85 %, échéant le 16 février 2010	2 186	2 186
Obligations, 17 000 \$		
5,60 %, échéant le 20 décembre 2005 ^(a)	—	17 000
Obligations, 60 000 \$		
4,15 %, échéant le 15 novembre 2005 ^(a)	—	4 513
4,60 %, échéant le 15 novembre 2006	15 849	15 849
4,95 %, échéant le 15 novembre 2007	4 120	4 120
5,25 %, échéant le 15 novembre 2008	4 334	4 334
5,50 %, échéant le 15 novembre 2009	4 559	4 559
5,70 %, échéant le 15 novembre 2010	4 796	4 796
5,75 %, échéant le 15 novembre 2011	9 586	9 586

DETTE À LONG TERME (SUITE)

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Obligations, 40 000 \$		
4,20 %, échéant le 24 octobre 2007 ^(a)	18 130	18 130
4,50 %, échéant le 24 octobre 2008	2 960	2 960
4,80 %, échéant le 24 octobre 2009	3 110	3 110
5,00 %, échéant le 24 octobre 2010	3 260	3 260
5,15 %, échéant le 24 octobre 2011	3 430	3 430
5,25 %, échéant le 24 octobre 2012	9 110	9 110
Obligations, 75 000 \$		
3,60 %, échéant le 6 mai 2005	—	4 700
4,00 %, échéant le 6 mai 2006	5 000	5 000
4,25 %, échéant le 6 mai 2007	5 300	5 300
4,50 %, échéant le 6 mai 2008	12 900	12 900
4,80 %, échéant le 6 mai 2009	5 000	5 000
5,00 %, échéant le 6 mai 2010	5 300	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
Obligations, 42 000 \$		
2,40 %, échéant le 19 août 2005	—	7 760
2,80 %, échéant le 19 août 2006	8 060	8 060
3,40 %, échéant le 19 août 2007	8 390	8 390
3,80 %, échéant le 19 août 2008	8 720	8 720
4,15 %, échéant le 19 août 2009	9 070	9 070
Obligations, 75 000 \$		
3,25 %, échéant le 27 avril 2008	19 100	—
3,50 %, échéant le 27 avril 2009	6 900	—
3,75 %, échéant le 27 avril 2010	7 200	—
4,00 %, échéant le 27 avril 2011	6 300	—
4,15 %, échéant le 27 avril 2012	6 500	—
4,35 %, échéant le 27 avril 2013	6 800	—
4,50 %, échéant le 27 avril 2014	7 100	—
4,60 %, échéant le 27 avril 2015	15 100	—

DETTE À LONG TERME (SUITE)

(en milliers de dollars)

	2005	2004
Emprunt bancaire 47 130 \$ ^(d) 5,465 %, échéant le 9 janvier 2012 ^(a)	47 130	47 130
Emprunt bancaire 30 000 \$ ^(d) 8,04 %, échéant le 24 janvier 2006 ^(a)	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 \$ ^(d) 6,75 %, échéant le 9 décembre 2006 ^(a)	30 000	30 000
Emprunt bancaire 30 000 \$ ^(d) 6,09 %, échéant le 12 décembre 2007 ^(a)	30 000	30 000
Emprunt bancaire 40 000 \$ ^(d) 6,769 %, échéant le 9 décembre 2009 ^{(a)(e)}	40 000	40 000
Emprunt bancaire 100 000 \$ 4,708 %, échéant le 21 avril 2014 ^(c)	100 000	100 000
Emprunt bancaire 75 000 \$ 5,222 %, échéant le 22 octobre 2014 ^(c)	75 000	75 000
Total	<u>676 092</u>	<u>676 824</u>

^(a) Tranche à fonds d'amortissement déjà en cours.

^(b) Tranche pour laquelle la Société a commencé à contribuer au fonds d'amortissement au cours de l'exercice.

^(c) Tranche pour laquelle un fonds d'amortissement est prévu.

^(d) Contrat ayant fait l'objet d'une convention d'échange de devises et de taux d'intérêt. Seul le montant pour lequel la Société est ultimement responsable est indiqué comme solde en cours.

^(e) Emprunt renouvelable au gré du prêteur pour un terme additionnel de 5 ans au taux de 6,769 % échéant le 9 décembre 2009.

ENDETTEMENT TOTAL NET À LONG TERME

(en milliers de dollars)

	2005	2004	2003	2002	2001
DETTE À LONG TERME					
Obligations et emprunts bancaires	676 092	676 824	554 339	534 913	477 742
Dette en cours de financement	—	—	—	—	660
	676 092	676 824	554 339	534 913	478 402
Montants accumulés au fonds d'amortissement	(141 395)	(140 515)	(141 850)	(127 322)	(91 392)
Montants à recouvrer pour le remboursement de la dette à long terme					
Du gouvernement du Québec	(259 198)	(256 590)	(193 548)	(189 107)	(184 435)
De l'Agence métropolitaine de transport	(8 027)	(13 318)	(18 860)	(25 905)	(37 043)
	267 472	266 401	200 081	192 579	165 532
Dépenses d'investissement à financer	110 006	31 258	87 161	56 789	18 563
Montants non utilisés d'emprunts à long terme contractés	(8 568)	(20 111)	(843)	(8 015)	(914)
	101 438	11 147	86 318	48 774	17 649
Subventions relatives aux dépenses d'investissement à financer ^(a)	(57 475)	(9 606)	(53 845)	(34 221)	(5 178)
	43 963	1 541	32 473	14 553	12 471
Endettement total net à long terme	311 435	267 942	232 554	207 132	178 003

Au 31 décembre 2005, le montant autorisé des règlements d'emprunt se chiffre à 2 063,1 M\$, duquel 807,9 M\$ a été dépensé. Le solde approuvé non dépensé de 1 255,2 M\$ est éligible à une subvention de l'ordre de 730,0 M\$.

^(a) Ce montant est calculé sur les dépenses à financer en fonction des taux des subventions rattachés aux dépenses d'investissement. Toutefois, ce montant n'est pas comptabilisé aux livres de la Société puisque la subvention devient effective lorsque la dette à long terme est vraiment émise.

MONTANTS À POURVOIR DANS LE FUTUR

En vertu des nouvelles normes comptables entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2000, les montants à pourvoir comptabilisés à cette date peuvent être amortis de façon linéaire sur une période maximale de 20 ans à moins que les déboursés annuels soient plus élevés. Or, de 2000 à 2005, les déboursés annuels se sont avérés plus élevés que l'amortissement. À ce rythme, les montants à pourvoir seront complètement amortis en 2014 plutôt qu'en 2019.

(en milliers de dollars)

	Déboursés		Amortissement	
	Annuels	Cumulatifs	Annuel	Cumulatif
Montant à pourvoir au 01/01/2000		30 376		30 376
Le plus élevé des déboursés ou de l'amortissement				
2000	(2 462)	27 914	(1 519)	28 857
2001	(1 959)	25 955	(1 519)	27 338
2002	(1 946)	24 009	(1 519)	25 819
2003	(2 662)	21 347	(1 519)	24 300
2004	(1 954)	19 393	(1 519)	22 781
2005	(1 808)	17 585	(1 519)	21 262
⁽¹⁾ 2006	(2 132)	15 453	(1 519)	19 743
2007	(2 132)	13 321	(1 519)	18 224
2008	(2 132)	11 189	(1 519)	16 705
2009	(2 132)	9 057	(1 519)	15 186
2010	(2 132)	6 925	(1 519)	13 667
2011	(2 132)	4 793	(1 519)	12 148
2012	(2 132)	2 661	(1 519)	10 629
2013	(2 132)	529	(1 519)	9 110
2014	(529)	—	(1 519)	7 591
2015	—	—	(1 519)	6 072
2016	—	—	(1 519)	4 553
2017	—	—	(1 519)	3 034
2018	—	—	(1 519)	1 515
2019	—	—	(1 515)	—
	(30 376)		(30 376)	

^(a) Ce montant a été établi en faisant la moyenne des déboursés de 2000 à 2005.

RATIOS FINANCIERS

Bien que le respect du budget constitue pour la STM un objectif financier important et un indicateur de performance révélateur, ce dernier ne peut suffire à lui seul pour évaluer la santé financière de la Société et la qualité de sa gestion.

L'évaluation de la performance financière nécessite l'analyse de l'ensemble des états financiers et passe par le calcul de certains ratios financiers. Ces ratios, une fois établis, comparés dans le temps et avec ceux d'entreprises du même secteur, témoignent des décisions financières prises par la Société et permettent d'en évaluer la pertinence.

Les pages qui suivent présentent les ratios financiers suivants :

- Revenus autonomes
- Pourcentage des revenus affectés au service de dette
- Couverture des intérêts
- Fonds de roulement et liquidités
- Endettement à long terme
- Pourcentage d'endettement total net
- Loyer annuel de la dette à long terme total en pourcentage

REVENUS AUTONOMES



Ce ratio permet de déterminer quelle proportion des revenus totaux sont générés directement par les opérations de la Société. Au 31 décembre 2005, 48 % des revenus totaux de la STM étaient composés de revenus autonomes.

En 2005, la STM a bénéficié d'une aide financière transitoire non récurrente de 19,0 M\$. N'eut été de ce revenu en 2005, le ratio des revenus autonomes aurait connu une légère hausse et se serait retrouvé à 50 %.

POURCENTAGE DES REVENUS AFFECTÉS AU SERVICE DE DETTE



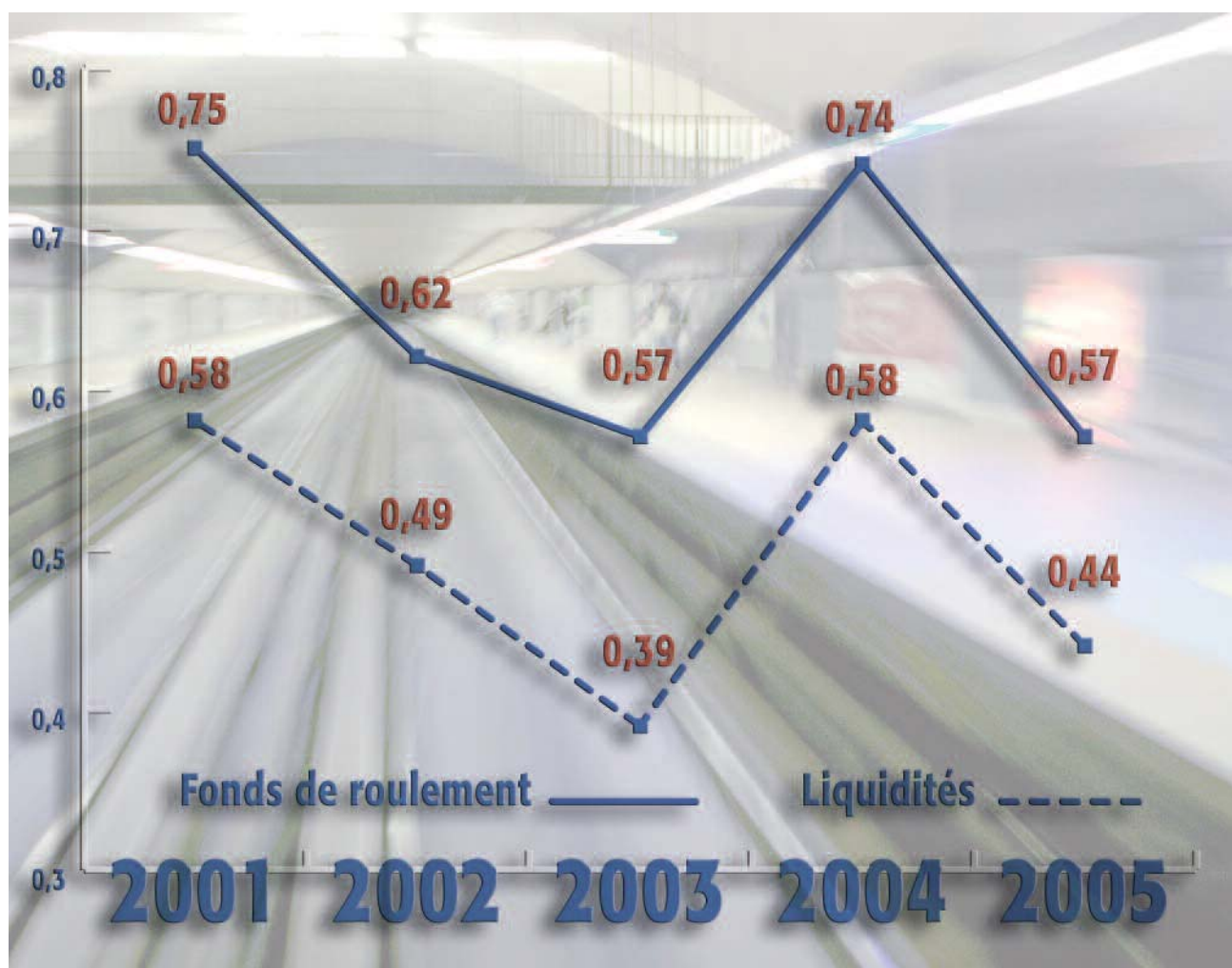
Ce ratio permet de déterminer combien de revenus doivent être consacrés au service de la dette avant de pouvoir dépenser à d'autres fins. La hausse d'un point de pourcentage provient de l'effet combiné de la hausse de 9 % du service de la dette et de la hausse de 3 % des revenus totaux.

COUVERTURE DES INTÉRÊTS



Ce ratio permet de déterminer dans quelle proportion les créanciers peuvent toucher les intérêts qui leur sont dus en regard du surplus calculé avant l'imputation des intérêts. La STM affiche un déficit de 5,3 M\$ au 31 décembre 2005 (un surplus de 33,6 M\$ avant intérêts). Le ratio est en baisse et s'établit à 0,86.

FONDS DE ROULEMENT ET LIQUIDITÉS



FONDS DE ROULEMENT

Le ratio de fonds de roulement indique la facilité avec laquelle la Société fera face à ses obligations à court terme. Ainsi, au 31 décembre 2005, la STM disposait de 0,57 \$ d'actif à court terme pour chaque dollar de passif à court terme. La baisse du ratio par rapport à 2004 provient principalement du sous-financement des projets en cours de 2005 augmentant ainsi les emprunts temporaires de 82,0 M\$.

LIQUIDITÉS

Le ratio de liquidités découle de celui du fonds de roulement et retranche les éléments de l'actif à court terme n'ayant aucune incidence sur les liquidités. Au 31 décembre 2005, l'entreprise disposait de 0,44 \$ de liquidités pour rembourser chaque dollar de dette à court terme.

ENDETTEMENT À LONG TERME



Ce ratio indique dans quelle proportion les actifs de la Société sont financés par emprunt à long terme émis par la STM. Le ratio a été calculé avec et sans les actifs du métro, la dette du métro n'étant pas à la charge de la Société. Au 31 décembre 2005, 38 % des actifs de la Société étaient financés à long terme (44 % en excluant les actifs du métro).

POURCENTAGE D'ENDETTEMENT TOTAL NET



Le pourcentage d'endettement total net indique la proportion des immobilisations de la STM qui sont financées à long terme en excluant du calcul la portion de la dette à long terme assumée par ses partenaires, en considérant les dépenses d'investissement non financées et les sommes accumulées au fonds d'amortissement. Comme la dette relative au réseau initial et prolongements du métro se retrouve dans les états financiers de la Ville de Montréal, un deuxième ratio établit le pourcentage de l'endettement net à long terme par rapport à la valeur nette des immobilisations en excluant la valeur nette du réseau initial et prolongements du métro.

L'augmentation de ce ratio au cours des années est causée par l'investissement massif requis pour renouveler et/ou prolonger la durée de vie utile des immobilisations.

LOYER ANNUEL DE LA DETTE À LONG TERME TOTAL EN POURCENTAGE

Ce ratio permet de déterminer le taux d'intérêt moyen de la dette à long terme. En vertu d'une conjoncture économique favorable, ce dernier est en baisse depuis les cinq dernières années.