

RAPPORT ANNUEL 2015

Direction : excellence de l'expérience client

MOUVEMENT COLLECTIF





Mot du président du conseil d'administration



Un virage stratégique essentiel

L'année 2015 aura été une année marquante pour la STM. L'arrivée d'une nouvelle direction générale permet de voir l'avenir avec un regard différent, et ce, grâce à un virage stratégique. Celui-ci sera précisé dans le Plan stratégique organisationnel 2025. Axée sur l'amélioration de l'expérience des centaines de milliers de personnes qui voyagent avec nous chaque jour, cette nouvelle vision est élaborée par le conseil d'administration et la nouvelle direction.

À court terme, ce virage repose sur une amélioration marquée de la capacité de la STM à livrer le service planifié et promis aux clients. Il repose également sur des investissements massifs dans le maintien des infrastructures. Des investissements essentiels pour rattraper le retard cumulé au cours des dernières décennies. Des infrastructures fiables et en bon état sont une condition de base à une expérience client de qualité.

Il s'agit d'une excellente nouvelle pour les citoyens qui utilisent déjà les transports collectifs. Cette approche vise à valoriser leur choix qui contribue de façon concrète à faire de Montréal une ville durable et à échelle humaine, et qui permet également de contribuer à une diminution de la congestion et à une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Un ensemble d'éléments qui vont de pair avec les engagements que le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont pris à la conférence de Paris sur le climat en décembre.

Le virage stratégique s'inscrit également dans le contexte de la refonte de la gouvernance du transport collectif, qui permettra un financement plus stable et plus prévisible. En modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, le projet de loi 76 viendra, une fois adopté, clarifier les rôles et responsabilités de chacun. De plus, il nous permettra de relever plus efficacement les défis auxquels nous faisons face en favorisant une plus grande cohérence et une meilleure performance. Cette réforme est essentielle pour répondre adéquatement à la demande grandissante en matière de transport collectif.

Au nom des membres du conseil d'administration, j'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel 2015, qui marque le début d'un nouveau cycle pour la STM.

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration

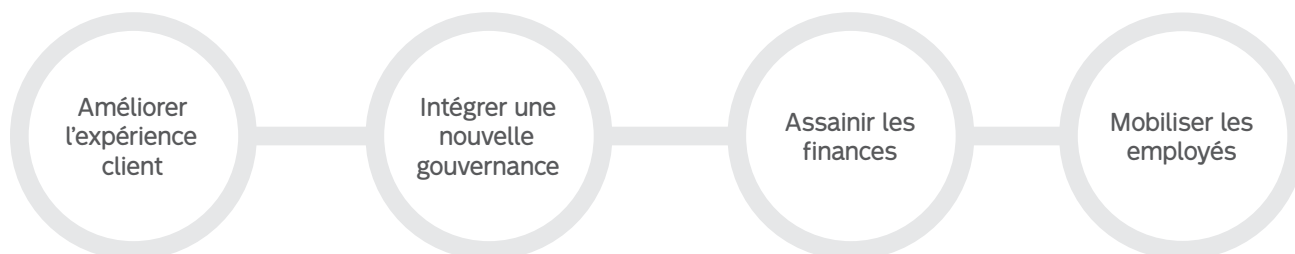


Mot du directeur général



Un nouveau cycle

L'année 2015 s'est distinguée par un virage stratégique qui met l'amélioration de l'expérience des clients au cœur des priorités de la STM. Ce virage stratégique, qui privilégie la transparence et la proactivité, s'articule autour de quatre piliers qui contribuent concrètement à définir le nouveau cycle dans lequel notre entreprise évoluera au cours des prochaines années, soit :



En 2015, plusieurs réalisations en lien direct avec ces quatre piliers ont eu lieu : la réduction de 200 M\$ du déficit de maintien des actifs, le rôle clé joué dans la réflexion entourant les paramètres du projet de loi 76, la hausse de la cote de crédit Standard & Poor's à AA- et le maintien pour une septième année de la cote Moody's, ainsi que mes rencontres avec quelque 3 000 employés durant les séances d'information tenues dans le cadre de la *Tournée du directeur général*.

De plus, avec des centres d'entretien de 48 ans d'âge moyen et un réseau de métro qui célébrera ses 50 ans en octobre, les travaux d'infrastructures, de remplacement et de maintien se multiplieront au cours des prochaines années. Le défi sera de livrer le service planifié tout en rénovant notre réseau, chose faite en 2015, notamment au Complexe Crémazie ainsi que dans les nombreuses stations de métro en rénovation où des travaux ont lieu, de jour comme de nuit.

Le travail effectué jusqu'à présent a permis d'ouvrir la voie aux grands projets qui redessineront le transport collectif très bientôt. Parmi ceux qui sont sur le point d'être concrétisés pour le bénéfice de la clientèle, rappelons l'arrivée d'AZUR, qui permettra d'ajouter des trains dans le réseau du métro, le déploiement graduel d'iBUS, qui permettra aux clients d'obtenir le temps de passage réel des bus, ainsi que l'ajout de mesures prioritaires pour bus (MPB), qui permettront des déplacements plus efficaces pour les gens qui font le choix du transport collectif.

Mentionnons aussi que l'entreprise a été reconnue de diverses façons au cours de 2015. Notre démarche d'approvisionnement responsable a été récompensée au Gala de reconnaissance en environnement et développement durable de Montréal. Par cette démarche qui touche toute l'entreprise, la STM s'engage à intégrer des considérations environnementales, sociales et économiques dans ses processus d'acquisition.

Enfin, je suis fier du travail qui a été accompli ainsi que de nos employés qui sont soucieux d'offrir des services de qualité. J'ai également la conviction qu'avec les compétences, l'expertise et la volonté de la direction et du personnel, nous parviendrons à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

Luc Tremblay, CPA, CA
Directeur général



Direction : excellence de l'expérience client

Un titre ambitieux qui vient clairement indiquer le sérieux de notre démarche. L'excellence de l'expérience client, c'est le but ultime que nous nous sommes fixés et à l'atteinte duquel nous allons travailler dans les années à venir. L'année 2015 nous a permis de définir quelles étaient nos priorités et de mettre en place la démarche pour y arriver. Ainsi, nos actions reposent sur quatre piliers, à savoir améliorer l'expérience client, intégrer une nouvelle gouvernance, assainir les finances et mobiliser les employés, des conditions de base à une offre de service de qualité.

En tant que citoyens d'une grande agglomération, nos clients peuvent accéder à une variété de moyens de transport pour se rendre à destination, que ce soit pour le travail, les études ou les loisirs. Lorsqu'un client choisit d'utiliser le bus, le métro ou le transport adapté, il s'attend à vivre une expérience de qualité tout au long de son parcours avec nous, et c'est pourquoi nous prenons la direction de l'excellence de l'expérience client.





**Bilan
d'activités**



Portrait **10**

Expérience client **14**

Indicateurs et réalisations – réseau métro **20**

Indicateurs et réalisations – réseau bus **24**

Stratégies tarifaires **28**

Développement durable **30**

Art dans le métro **32**

Vers le Plan stratégique organisationnel 2025 **33**

Quelques chiffres

G = milliard M = million

15^e

entreprise
en importance
au Québec

9 149

employés
permanents

1 438 M\$

budget annuel

26 G\$

valeur de
remplacement
des actifs

Cotes de crédit

Dette à long terme :
AA- Standard & Poor's et Aa2 Moody's

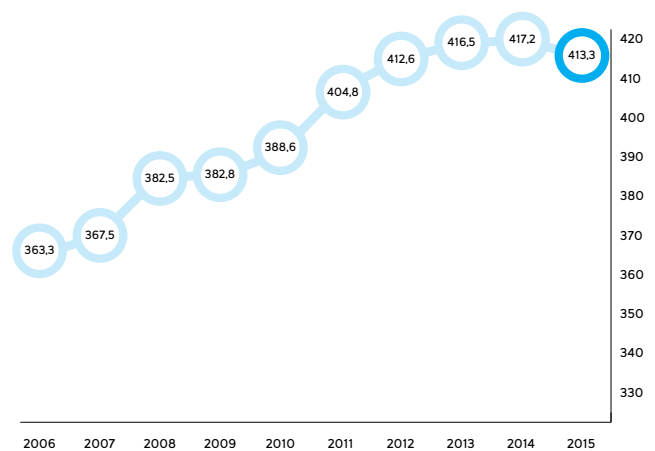
Emprunt à court terme :
A-1+ Standard & Poor's et P-1 Moody's

Pour la première fois de notre
histoire, nous obtenons l'excellente
cote de crédit AA- de Standard
& Poor's pour la saine gestion de
nos dépenses.

L'ACHALANDAGE 2015

L'achalandage pour l'année 2015 se stabilise à 413,3 millions de déplacements, soit un léger recul de 0,9 % par rapport à 2014, une tendance généralisée dans les sociétés de transport au pays. Ici, cette baisse s'explique notamment par les conditions économiques défavorables, dont la hausse du taux de chômage, la diversification et la popularité grandissantes des modes de transport alternatifs, le coût d'accès à la voiture plus abordable (dont la baisse du coût de l'essence) ainsi qu'un hiver très rigoureux qui a limité la livraison du service. Ces éléments ont une grande influence sur le choix du mode de transport des Montréalais et, par conséquent, un impact sur l'achalandage.

Du côté du transport adapté, l'achalandage se chiffre à 3 628 310 déplacements, croissance de l'ordre de 4,9 % par rapport à 2014 et une hausse globale de 84,7 % depuis 2006.



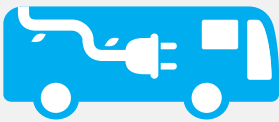
EN MILLIONS DE \$



Réseau du métro

Quatre lignes totalisant 71 km et desservant 68 stations 759 voitures, soit 336 MR-63 et 423 MR-73

78,3 millions de km parcourus dans le réseau du métro



Réseau de bus

1 721 bus, dont 8 hybrides et 257 articulés, ainsi que 102 minibus, soit 86 pour le transport collectif adapté et 16 urbains

220 lignes, dont 209 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont consacrées au service de nuit

223,7 km de mesures préférentielles (MPB)

83,5 millions de km parcourus dans le réseau de bus

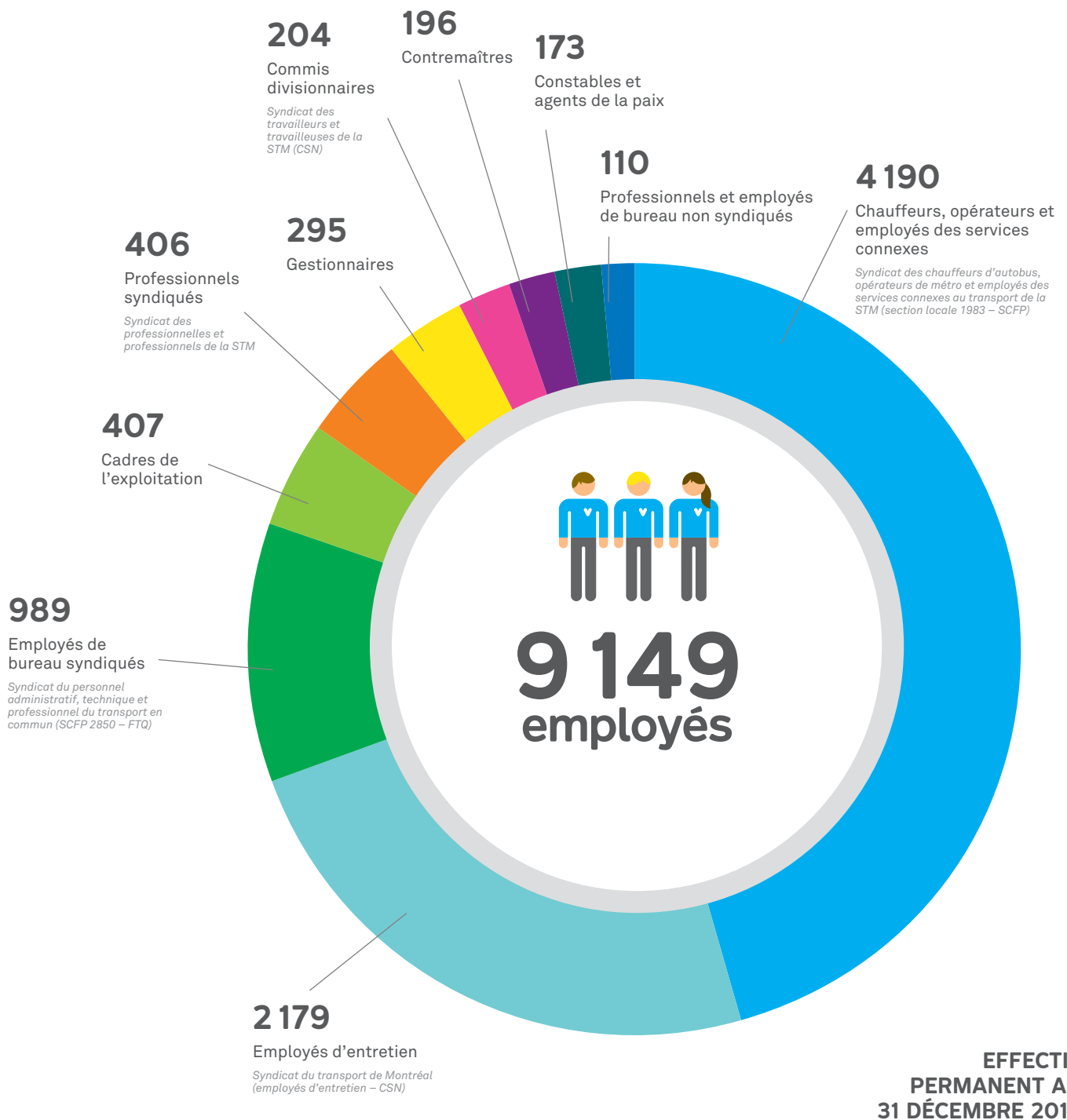


Transport adapté

Déplacements : 3 628 310

28 885 clients utilisant les services de minibus et de 14 fournisseurs de taxis réguliers et accessibles

Répartition des ressources humaines



Les ressources humaines en quelques chiffres

NOMBRE D'EMPLOYÉS PERMANENTS

9 149 2015	9 199 2014	9 374 2013
----------------------	----------------------	----------------------

<p>ADMISSIBLES À LA RETRAITE</p> <p>1 117</p>	<p>MOYENNE D'ÂGE</p> <p>46 ans</p>	<p>MOYENNE D'ANNÉES DE SERVICE</p> <p>11,2 ans</p>
<p>HEURES DE FORMATION</p> <p>145 740</p>	<p>FEMMES</p> <p>24,8 %</p>	
	<p>MINORITÉS ETHNIQUES ET VISIBLES</p> <p>24,7 %</p>	



Expérience client

L'expérience client peut prendre plusieurs formes afin de rendre un simple déplacement plus agréable : le confort, la ponctualité, la fiabilité, l'accessibilité ou encore la qualité des interactions avec les employés du réseau.

Afin de mesurer la satisfaction de la clientèle et d'en dresser un portrait global, nous utilisons une approche multidimensionnelle. Cette évaluation, dite à 360 degrés, se base sur un ensemble de facteurs qui prennent en considération à la fois la perception de la clientèle, des observations objectives et les commentaires et plaintes des clients.

Sondage satisfaction clientèle

85 %

La satisfaction générale envers la STM se chiffre à 85 %. C'est un sondage en continu qui nous permet d'évaluer la satisfaction et la perception de 3 500 clients chaque année à l'égard de nos services.

Soulignons la courtoisie de nos employés, très appréciée de nos clients, puisque celle des chauffeurs récolte 87 % et celle des changeurs, 84 %. Quant à l'information nécessaire pour bien planifier les déplacements, la satisfaction s'élève à 89 %, démontrant le résultat des efforts soutenus des dernières années. Le sentiment de sécurité se situe à 94 %, peu importe l'heure de la journée, tant dans le réseau de bus que dans celui du métro.

MÉTRO

79 % des clients se disent satisfaits. Même si la majorité des indicateurs métro montrent une stabilité durant l'année 2015, certains éléments demeurent des défis, dont le temps d'attente en période hors pointe ainsi que le fonctionnement des escaliers mécaniques pour lequel un programme d'entretien et de remplacement est en cours.

BUS

76 % des clients se disent satisfaits. Pour ce qui est de la ponctualité des bus, le recul observé au premier semestre s'explique par différents événements ayant eu un impact concret sur la capacité à livrer le service planifié. On rappelle, entre autres, l'hiver très rigoureux et la congestion routière liée aux différents chantiers sur la route. De plus, la fiabilité des bus et des travaux importants dans nos centres d'entretien des véhicules ont eu un impact sur la disponibilité des bus. Afin de remédier à la situation, des mesures concrètes ont été mises en place, telles que l'embauche de 230 chauffeurs et la création d'une équipe de dépannage mobile des bus. En 2016, l'injection de 45 000 heures de service, l'arrivée de 27 bus hybrides et le déploiement graduel d'iBUS contribueront à améliorer à la fois l'expérience client et notre capacité à livrer le service planifié.



Programme sur la qualité du service

DES RÉSULTATS ÉLOQUENTS

Notre programme comporte 18 normes encadrant quatre grands aspects du service. Les normes sont évaluées à partir de 2 400 observations objectives réalisées par des clients mystères qui circulent dans l'ensemble du réseau tout au long de l'année et également au moyen d'indicateurs opérationnels.

Ponctualité des bus



Objectif : 83 %

Résultat : 82,3 %

Fiabilité du métro



Objectif : 97,6 %

Résultat : 97,7 %

Accueil



Objectif : 90 %

Résultat : 94 %

Disponibilité de l'information



Objectif : 90 %

Résultat : 94 %

Commentaires et plaintes

À L'ÉCOUTE DE NOS CLIENTS

Le suivi de l'évolution du nombre de commentaires et de plaintes de la clientèle, qui se veulent des rétroactions spontanées, est un excellent indicateur des points de friction rencontrés lors d'un déplacement en particulier.

NOMBRE ET NATURE DES COMMENTAIRES ET PLAINTES

	2015	2014
Employés	8 637	9 451
Service livré	15 286	12 965
Équipements	2 941	2 907
Information à la clientèle	1 229	1 253
Autres	2 621	2 510
Total	30 714	29 086

Alors que la majorité des résultats sont demeurés stables, le service livré, quant à lui, a engendré davantage de plaintes, notamment pour le réseau de surface. En effet, c'est la disponibilité des véhicules, le retard ou l'avance sur l'horaire et la négligence d'effectuer un arrêt demandé qui ont suscité le mécontentement de la clientèle. Du côté du réseau métro, ce sont les escaliers mécaniques qui ont attiré l'attention.

Le portrait de l'évaluation à 360 degrés nous démontre que les normes de qualité de service sont atteintes, malgré une légère baisse de la satisfaction de la clientèle et une faible hausse des commentaires et des plaintes. Ces données nous sont précieuses, puisqu'elles nous suggèrent des pistes d'amélioration.

Ainsi, rappelons les mesures qui ont été prises pendant l'année pour pallier différents irritants de la clientèle et qui ont eu un impact positif dès la fin 2015, notamment le programme d'entretien et de remplacement des escaliers mécaniques, l'ajout de trains en heures de pointe, l'embauche de chauffeurs ainsi que la création d'une équipe de dépannage mobile des bus. Les ajustements se poursuivront en 2016 avec le déploiement graduel de deux de nos grands projets générateurs d'expérience client, AZUR et iBUS, ainsi que la mise en service de 27 nouveaux bus hybrides.

Ligne directe avec le président

OUVRIR LE DIALOGUE

Le président du conseil d'administration, Philippe Schnobb, a poursuivi ses visites dans les stations. Il est allé à la rencontre des clients dans 41 stations de métro et au terminus de bus Fairview. Pendant cet exercice, les clients ont l'occasion de partager leurs idées et de poser des questions portant sur différents aspects du service de métro et de bus.



41
stations
de métro
visitées

Le panel Ma voix ma STM

UN VÉRITABLE PLUS

En plus des consultations habituelles, nous avons sollicité l'avis de nos clients sur une trentaine de sujets, alimentant ainsi nos prises de décision. Plus de trois ans après la création de notre panel, quelque 9 000 volontaires ont répondu à environ un sondage par mois sur des sujets variés, tels que l'évaluation de campagnes et d'outils de communication ou encore la satisfaction à l'égard de nos services. Ces clients engagés ont notamment contribué au développement de la nouvelle campagne du programme d'abonnement OPUS à l'année.



Information à la clientèle

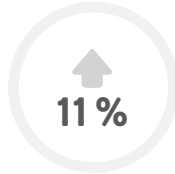
LA MOBILITÉ GAGNE ENCORE EN POPULARITÉ

Nous offrons une multitude d'outils permettant une planification efficace d'un déplacement du point d'origine jusqu'à destination. Selon leurs préférences, les clients peuvent choisir les outils qui leur conviennent le mieux.



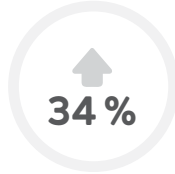
TWITTER

Hausse de 50 % de la fréquentation des fils Twitter. Rappelons que deux types existent : ceux de nature informative et les fils des lignes de métro. Au total, il y a plus de 183 000 abonnés à ces fils.



FACEBOOK

Nous avons dépassé 50 000 mentions « J'aime » sur notre page; pour une hausse de 11 % par rapport à 2014.



SITE WEB

Nous avons reçu plus de 20 millions de visites. La fréquentation du site web mobile s'élève à 3 711 434 visites, une hausse de 34 % par rapport à l'année dernière.

Mobilité intégrée

ACTEUR CLÉ

La mobilité intégrée préconise la combinaison intelligente de modes de transport individuels et collectifs pour effectuer des déplacements. En tant que transporteur public, nous sommes un joueur incontournable pour développer des alliances permettant de mieux répondre aux nouvelles habitudes de déplacement des citoyens.

DES INITIATIVES GAGNANTES AVEC BIXI

En collaboration avec BIXI, nous encourageons la mobilité intégrée afin de mieux desservir les Montréalais. Un comité de travail conjoint a été créé en février 2015, duquel a découlé la création d'une offre promotionnelle nommée « Assurance pluie ». Ainsi, les 1 000 premiers clients à s'abonner à une demi-saison BIXI recevaient en prime une carte avec 6 passages STM, permettant ainsi aux cyclistes d'utiliser le transport collectif quand la météo était capricieuse. De plus, les clés BIXI ont été mises à la disposition des nouveaux abonnés dans nos centres de service pour un accès plus rapide aux vélos libre-service.



1 000

promotions « Assurance pluie » distribuées en quatre semaines



2 800

clés BIXI remises dans nos points de service

Transgesco s.e.c.

DES PARTENAIRES AU SERVICE DE L'EXPÉRIENCE CLIENT

Transgesco s.e.c., notre filiale commerciale, a pour but de générer des revenus autonomes autres que tarifaires en commercialisant les actifs de la STM tout en s'assurant que la clientèle bénéficie d'une meilleure expérience. Plusieurs partenariats, qui se chiffrent à 33 M\$, ont donné lieu à des déplacements plus agréables.

RÉSEAU CELLULAIRE DANS LE MÉTRO

Neuf nouvelles stations de métro ont été équipées du réseau sans fil 3G, 4G et 4G LTE, portant le nombre total de stations branchées à 15. Cette technologie de pointe permet à nos clients de profiter d'Internet sur leurs appareils mobiles durant leurs déplacements.

Rappelons que l'investissement de 50M\$ permettant l'installation des équipements requis pour l'accès au réseau cellulaire en tunnel est assumé à parts égales par les fournisseurs de télécommunications Bell, Rogers, TELUS et Vidéotron.



La station Berri-UQAM est maintenant 100 % branchée.



Activées en 2015



Déjà branchées





ABRIBUS

En collaboration avec Québecor Média, nous poursuivons le remplacement de nos abribus. Durant l'année, 257 nouveaux abribus au design moderne ont été installés, ce qui porte le total à 589 abribus, dont 75 interactifs donnant accès à de l'information clientèle.



Photo : Go Films

TOURNAGES DANS LE MÉTRO

Votre métro est une vedette! Plus de 15 tournages pour des séries ou des films ont eu lieu cette année, dont la mégaproduction *X-Men Apocalypse* et le long métrage québécois *King Dave*.

OPUS en ligne

DES TITRES DE TRANSPORT AU BOUT DES DOIGTS

Lancée en juillet, OPUS en ligne s'est déployée graduellement et vient s'ajouter aux canaux de vente habituels pour permettre aux clients de consulter ou de recharger leur carte OPUS à partir d'un ordinateur personnel. L'ensemble des titres de transport est offert sur cette plateforme depuis décembre. Au 31 décembre 2015, 9 064 clients s'étaient procurés un lecteur pour éviter les files d'attente. En mars 2016, les ventes s'élevaient à plus de 11 700 lecteurs.

En parallèle, des recherches se poursuivent pour permettre le paiement sur téléphone intelligent. L'infrastructure derrière OPUS en ligne nous servira au moment de la migration vers cette nouvelle solution.



L'achat de titres en ligne était la deuxième demande en importance lors de la consultation publique liée plan stratégique 2025.





Indicateurs et réalisations – réseau métro

L'offre de service au réseau du métro a augmenté de 600 000 kilomètres par rapport à 2014, ce qui constitue un record. Cet ajout est notamment rendu possible grâce à la constance dans l'entretien des voitures actuelles, qui permet d'accroître leur disponibilité pour le service. Concrètement, nous avons ajouté graduellement des trains sur les lignes orange et verte afin d'augmenter la fréquence aux heures de pointe du matin et du soir. Quant à la ligne bleue, la fréquence a augmenté plus précisément à l'heure de pointe du soir.

Indicateurs métro

OFFRE DE SERVICE (KM PARCOURUS)

78,3

millions de km-voiture

Cible 2015 : 78,5 millions
Résultat 2014 : 77,7 millions

CLIENTS À L'HEURE (FIABILITÉ)

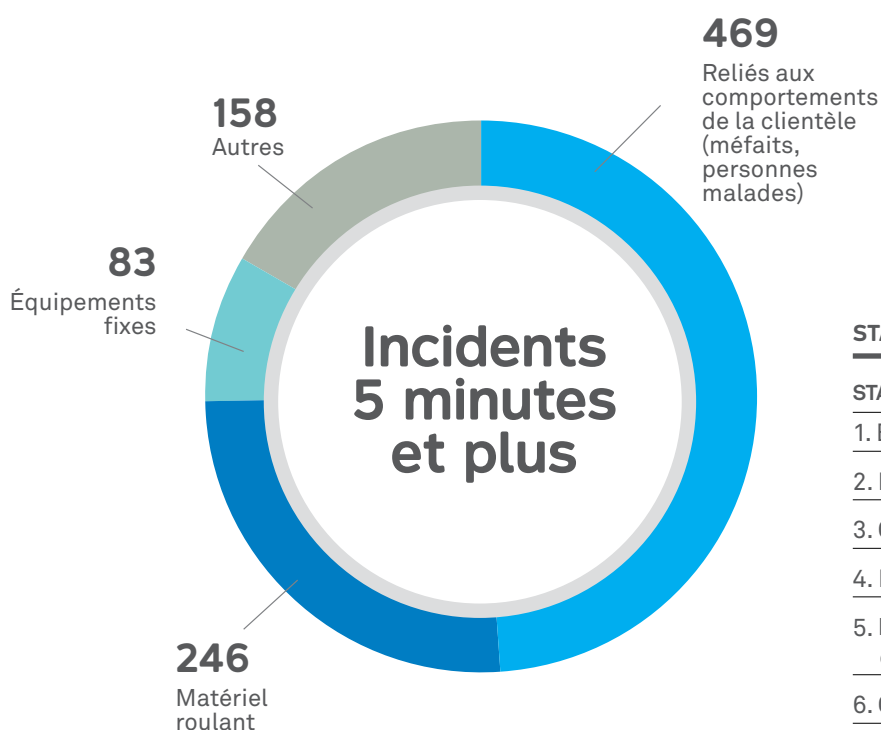
97,7 %

Cible 2015 : 97,6 %
Résultat 2014 : 97,5 %

TAUX D'IMMOBILES (% DU PARC EN RÉPARATION)

11,7 %

Cible 2015 : 12,7 %
Résultat 2014 : 10,8 %



STATIONS LES PLUS ACHALANDÉES (ENTRÉES)

STATION	2015	2014
1. Berri-UQAM	12 256 153	12 890 671
2. McGill	11 045 682	11 139 018
3. Guy-Concordia	8 277 080	8 121 190
4. Bonaventure	8 173 071	8 163 468
5. Longueuil-Université-de-Sherbrooke	7 523 080	7 137 428
6. Côte-Vertu	7 413 028	7 626 367



AZUR

UN PAS DE PLUS

Les préparatifs en vue de l'arrivée d'AZUR dans le réseau ont suivi leur cours en 2015.

À la suite des essais de qualification de nuit jugés satisfaisants, nous sommes passés à une nouvelle étape, soit les essais de jour sans clientèle. Ce jalon, qui a débuté en août, a permis de finaliser la validation de la performance d'AZUR dans son véritable contexte d'opération. Ainsi, deux trains ont circulé sur les lignes orange, jaune et bleue, sans clientèle, à l'extérieur des heures de pointe.

AZUR poursuit aujourd'hui ses tests en service clientèle pour une durée minimale de 61 jours, au plus grand bonheur des clients de la ligne orange. En parallèle, un deuxième train instrumenté continue ses essais de qualification sur les lignes verte, jaune et bleue, toujours sans clientèle.



AZUR est un train plus moderne, technologique et spacieux, qui pourra accueillir 8 % plus de clients.

MR-63

UNE RETRAITE BIEN PLANIFIÉE

Assurant les déplacements de millions de Montréalais chaque année depuis 1966, les voitures de métro nommées MR-63 (pour matériel roulant 1963) cèderont graduellement leur place au train AZUR. Dans un souci de respect des principes du développement durable et d'une bonne gestion environnementale, nous avons lancé en octobre un appel d'offres afin de trouver une entreprise qui assurerait le processus complet de recyclage des voitures MR-63. C'est l'entreprise Fer et Métaux Américains S.E.C. qui a remporté l'appel d'offres.

En mars 2016, un appel de projets a été lancé, offrant la possibilité à ceux qui le souhaitent de se procurer une voiture et de lui donner une seconde vie.



Rôle du changeur

DU NOUVEAU EN STATION

Le rôle du changeur est en pleine évolution. En station, le changeur est appelé à sortir de plus en plus de sa loge pour aller au-devant des besoins de la clientèle. Que ce soit pour assister les clients lors de l'achat de titres aux distributrices, les renseigner ou simplement les saluer, le changeur met toute son expertise au service de l'expérience client. Cette nouvelle flexibilité octroyée aux changeurs en station a été déployée dans six stations en janvier et dans six autres en août.



Être à la bonne place au bon moment pour mieux répondre aux besoins du client est un facteur clé pour se rapprocher de la clientèle et créer une expérience de déplacement enrichie.



Nouvelle signalétique

DÉPLACEMENTS BIEN ORGANISÉS



En présentant la bonne information au bon moment, la signalétique sert à faciliter la prise de décision des clients tout au long de leur parcours, ce qui se traduit en une expérience de déplacement améliorée.

Les nouveaux éléments signalétiques contribuent à rendre les déplacements plus efficaces, plus fluides et, ultimement, plus agréables. Cette nouvelle mouture de la signalétique se distingue par une approche moderne et structurante et par un design inspiré des meilleures pratiques à l'échelle mondiale. Elle tient compte des besoins spécifiques des différentes clientèles et s'adapte en fonction des particularités de chaque station, tout en respectant l'héritage patrimonial de notre réseau.

Ainsi, tous les clients empruntant le réseau du métro, qu'ils soient touristes ou utilisateurs occasionnels, réguliers ou ayant une limitation fonctionnelle, seront mieux outillés pour s'orienter. La signalétique regroupe des éléments tels que des indications directionnelles, des bandeaux d'identification de station, des plans et des cartes, des indications de accessible et des informations sur les sorties.

L'implantation de la nouvelle signalétique est intégrée aux travaux de réfection majeure ou d'agrandissement dans les différentes stations du réseau. La station Beaubien est la première station à l'arbore depuis la fin des travaux en septembre dernier. Découvrez les caractéristiques de la nouvelle signalétique.

[Vidéo signalétique](#)

De nombreux chantiers

POUR UN RÉSEAU REVITALISÉ, PLUS ACCESSIBLE ET PLUS ACCUEILLANT

Le réseau du métro transporte des clients 7 jours sur 7, près de 20 heures par jour, et ce, depuis près de 50 ans. Ce sont de très nombreux clients qui ont foulé le sol des stations, gravi les escaliers, passé les tourniquets et les portes. Le programme Réno-Métro vise justement à effectuer des travaux d'infrastructures, de remplacement ou de remise à niveau des équipements fixes, travaux essentiels à la qualité du service. Depuis l'an 2000, l'investissement des infrastructures métro s'élève à 1 464 M\$, dont 151 M\$ en 2015.

Soulignons l'aboutissement au cours de 2015 de travaux majeurs dans sept stations : Angrignon, Beaubien, Frontenac, Jean-Talon, LaSalle, Université-de-Montréal et Vendôme, la mise en chantier de travaux à Jean-Drapeau, McGill, Place-d'Armes, Rosemont et Atwater, ainsi que la poursuite des travaux à Berri-UQAM, Laurier et Snowdon.

Par ailleurs, la station Jean-Talon s'est dotée d'ascenseurs alors que le réseau du métro comptait déjà huit stations accessibles, soit Berri-UQAM, Côte-Vertu, Lionel-Groulx, Henri-Bourassa, Champ-de-Mars, Cartier, de la Concorde et Montmorency. Des travaux, notamment pour l'ajout d'ascenseurs, sont présentement en cours à Rosemont ainsi qu'à Place-d'Armes et s'achèvent à Snowdon.



Plus esthétiques, plus fonctionnelles, plus accessibles, certaines de vos stations de métro se prévalent d'une cure de rajeunissement pour mieux vous servir.

-  TRAVAUX TERMINÉS EN 2015
-  MISES EN CHANTIER EN 2015
-  TRAVAUX ENTAMÉS AVANT 2015 ET TOUJOURS EN COURS
-  ASCENSEURS DÉJÀ EN SERVICE
-  ASCENSEURS EN SERVICE EN 2015
-  TRAVAUX EN COURS

AUTRES CHANTIERS :

- structures auxiliaires
- réfection de quatre postes de redressement
- travaux de canalisation de la voûte en station





Indicateurs et réalisations – réseau bus

Une nouvelle ligne de bus a été créée afin de desservir le nouveau Centre universitaire de santé McGill et le service de quelques lignes a été bonifié. De plus, les clients de l'ouest de l'île peuvent maintenant profiter d'une meilleure offre de service de taxis collectifs.

LIGNES LES PLUS ACHALANDÉES (ENTRÉES PAR JOUR MOYEN DE SEMAINE)

LIGNES	2015	2014
1. 121 – Sauvé/Côte-Vertu	30 895	34 106
2. 141 – Jean-Talon Est	29 383	29 284
3. 139 – Pie-IX	28 500	30 513
4. 51 – Boulevard Édouard-Montpetit	26 946	27 260
5. 165 – Côte-des-Neiges	25 981	28 408



Cinq grandes causes expliquent ces résultats : un hiver rigoureux, la congestion routière, la fiabilité des bus, le taux d'absentéisme et les travaux dans les centres d'entretien des véhicules. Rappelons que des mesures ont été prises pour pallier la situation, notamment l'embauche de chauffeurs, une équipe d'entretien mobile et une gestion plus serrée de nos ressources.

Indicateurs bus

OFFRE DE SERVICE (HEURES PRODUCTIVES)

3,68 M

Résultat 2014 : 3,76 M

PONCTUALITÉ DES BUS

82,3 %

Cible 2015 : 83 %
Résultat 2014 : 82,9 %

TAUX D'IMMOBILES (% DU PARC DE BUS EN RÉPARATION)

21,6 %

Cible : 20,5 %
Résultat 2014 : 20,5 %

LIVRAISON DU SERVICE PLANIFIÉ AU BUDGET

99,1 %

Résultat 2014 : 99,3 %



iBUS

DES PREMIERS PAS RÉUSSIS

Le développement du système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs (SAEIV) permettra de localiser les bus et de diffuser, par différents outils, l'heure réelle de passage à chaque arrêt. Les bus ont été équipés pour recevoir les nouvelles technologies et le centre opérationnel principal a entrepris ses activités. En décembre 2015, des afficheurs ont été activés sur les lignes 32 – Lacordaire et 144 – Avenue des Pins, permettant l'annonce sonore et visuelle des prochains arrêts. Ces essais ont permis de vérifier la qualité sonore, l'exactitude de l'information et la performance du système de transmission des données. Les clients étaient invités à participer en textant leurs commentaires.



« L'afficheur c'est génial, je ne suis pas stressé de manquer mon arrêt. »

« Le système d'affichage c'est très apprécié, merci et continuez à améliorer le service. »

2016 : MISE EN PLACE PROGRESSIVE ET ACTIVATION GRADUELLE DES ÉQUIPEMENTS



Des bus au bon endroit, au bon moment, et de l'information à la clientèle en temps réel sont les principaux bénéfices qu'iBUS promet au terme de son implantation.

- Afficheurs dans les bus : annonce visuelle et sonore des arrêts et messages de perturbation du service bus et métro.
- Bornes d'information à la clientèle : 64 bornes dans les édicules de 43 stations et 26 bornes à des arrêts indiquant l'heure prévue et l'heure réelle des passages des bus, ainsi que les perturbations de service.
- Mise à jour de l'information à la clientèle en temps réel dans l'ensemble de nos outils d'information : applications mobiles, SMS, site web, site web mobile et système téléphonique.

Mesures préférentielles pour bus (MPB)

AJOUT DE 15 KM

Les mesures préférentielles pour bus (MPB), qui incluent les voies réservées et les feux prioritaires pour bus, permettent des gains de temps de 10% à 20%. Les interventions sur le réseau routier donnent priorité au transport collectif et améliorent l'efficacité du service. Deux voies réservées ont été mises en service sur les boulevards Acadie et Des Sources et une autre a été prolongée sur la rue Beaubien. Avec ces ajouts, nous comptons 202,3 km de voies réservées et 152 intersections munies de feux prioritaires, pour un total de 223,7 km de MPB. En parallèle, le bureau de projet MPB à la Ville de Montréal a été créé. Son objectif est d'accélérer le rythme d'implantation des mesures préférentielles; l'étude de nouveaux axes est en cours.



CIBLE 2017 MPB

375 km

pour des déplacements plus fluides et plus efficaces

Ajouts de service



UN MEILLEUR ACCÈS AU NOUVEL HÔPITAL

La nouvelle ligne de bus, la 77 – Station Lionel-Groulx/CUSM, dessert le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) à partir de la station de métro Lionel-Groulx, qui est accessible.



MODIFICATION DE SERVICE

La ligne 12 – Île-des-Sœurs, dessert maintenant les résidents du boulevard Gaétan-Laberge, tout en créant un lien bus de L'Île-des-Sœurs vers le Centre hospitalier de Verdun et la rue Wellington.



AJOUTS DE SERVICE

Le secteur du Technoparc de Montréal et les studios Mel's sont maintenant desservis grâce à la ligne 74 – Bridge dont le parcours a été modifié et les heures de service prolongées. La fréquence de la ligne 180 – de Salaberry est maintenant accrue en semaine, offrant dorénavant un service amélioré toute la journée.



TAXIS COLLECTIFS

Dans l'ouest de l'île, l'offre de service des dessertes a été bonifiée à Sainte-Anne-de-Bellevue, à L'Île-Bizard, Senneville, Lachine et Baie-d'Urfé. Dans l'est, la clientèle du Domaine du Ruisseau Pinel peut maintenant accéder à la gare Rivière-des-Prairies, qui dessert la ligne de train Mascouche.

Transport adapté

UN SERVICE EN CROISSANCE

Le transport adapté est un service de plus en plus utilisé. Nous avons choisi de soutenir sa croissance depuis trois ans, malgré le plafonnement du financement spécifique. Un choix fait dans le but de bien desservir la clientèle à mobilité réduite. En 2015, l'achalandage se chiffre 3 628 310 déplacements, une hausse de 4,9 % par rapport à 2014. Depuis 2006, la progression moyenne par année est de 7,1 %, ce qui représente une augmentation totale de 84,7 %. De plus, les trois centres d'appels ont traité 1 115 855 appels, une hausse de 5,8 % par rapport à l'année précédente.

STATISTIQUES

	2015	2014
Nombre de déplacements	3 628 310	3 460 410
par minibus	437 492	435 240
par taxis accessibles	903 231	848 390
par taxis berlines	2 287 587	2 176 780
Nombre de clients actifs	28 885	27 021
Nombre de nouveaux clients	5 495	5 350

UN VIRAGE TECHNOLOGIQUE

Nous avons poursuivi la mise en place d'un système de gestion des déplacements en temps réel avec le projet EXTRA Connecte. Ce système permettra d'informer la clientèle sur l'état du service, d'optimiser l'utilisation des véhicules et d'obtenir un meilleur contrôle des coûts d'exploitation. Nous avons lancé un appel d'offres pour l'acquisition de terminaux véhiculaires en lien avec un système d'aide à l'exploitation (SAE) en temps réel. De plus, la conception d'un plan d'aménagement pour une nouvelle salle de contrôle a débuté.

BÉNÉFICES D'EXTRA CONNECTE AU TERME DE SON IMPLANTATION

- Rappel des déplacements la veille et avis d'annulation
- Temps réel dans les minibus collectifs avec l'installation de tablettes
- Réduction du temps d'attente avec l'appel annonçant l'arrivée imminente du véhicule et heure d'arrivée plus précise



Complexe Crémazie

CRÉMAZIE : D'USINE À COMPLEXE

Construite en 1948, l'usine Crémazie est un atelier d'entretien de bus qui abrite des activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces. Un projet d'envergure transformera l'usine en un complexe multifonctionnel. Les activités préparatoires à sa construction ont débuté en 2015. En plus de répondre aux besoins d'entretien bus, la nouvelle construction comprendra un centre de distribution central pour l'approvisionnement et abritera l'ensemble des activités de formation, d'ingénierie et de planification bus. Ce projet optimisera les activités d'exploitation en générant des économies annuelles. Le futur complexe, qui aura une superficie de près de 40 000 m², vise une accréditation LEED Or lorsqu'il sera achevé.



La relocalisation d'une partie des activités de l'ancien atelier vers des sites temporaires s'est effectuée tout en maintenant le service d'entretien. Cette gymnastique a exigé une planification complexe et la collaboration de l'ensemble des employés impliqués.



Centre de transport Stinson

LEED OR

Situé dans l'arrondissement de Saint-Laurent, le Centre de transport Stinson a reçu une certification de niveau Or de la norme LEED du Conseil du bâtiment durable du Canada. Il s'agit de notre premier centre à être exploité pour une circulation exclusivement interne des bus, ce qui minimise les impacts des mouvements des véhicules pour le voisinage et rend les opérations plus efficaces, tout en réduisant les temps de déplacement.



**moins d'énergie consommée
par mètre carré que nos
autres centres de transport**

LEED OR : une première au Québec pour ce type de bâtiment



Stratégies tarifaires

VENTE DE TITRES

Les conditions économiques ont également influencé la consommation de titres cette année. En effet, la vente de titres mensuels ordinaires a subi un léger recul de l'ordre de 1 % tandis que du côté de la vente de titres mensuels à tarif réduit, c'est plutôt une augmentation de 0,4 % qui a été observée.

Soulignons la performance des titres occasionnels de courte durée qui sont tous en croissance. Cette hausse s'explique à la fois par le gel tarifaire de cette gamme et par la campagne publicitaire qui lui a été consacrée à la fin de l'été.

Depuis janvier 2015, le titre 2 passages est accepté aux tourniquets des stations de métro situées à Laval et à Longueuil. Cette initiative a grandement amélioré la fluidité ainsi que l'expérience des clients. Cette mesure a également teinté la performance des titres 1 et 2 passages et s'est traduite par une migration importante de la clientèle du titre 1 passage (- 24,8 %) vers le titre 2 passages (+ 29,7 %).

Titres occasionnels courte durée

Catégorie	Évolution
1 jour	+13 %
3 jours	+16 %
soirée illimitée	+5 %
week-end illimité	+14 %

Campagne publicitaire *On a le titre qu'il vous faut*

DES PROGRAMMES GÉNÉREUX QUI RÉCOMPENSENT LES FIDÈLES DU TRANSPORT COLLECTIF



Campagne publicitaire 1 mois gratuit



**45 000
clients**

ont choisi la
paix d'esprit
avec OPUS
à l'année!

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a reconduit le financement de mesures tarifaires visant à fidéliser la clientèle au transport collectif. Tous les nouveaux abonnés d'OPUS à l'année obtiennent un 12^e mois gratuit tandis que les abonnés ayant déjà obtenu cette gratuité se voient octroyer un tarif fidélité.

Afin d'amenuiser l'impact financier pour les étudiants n'ayant plus droit au tarif réduit et de les inciter à demeurer clients du transport collectif, le MTQ accorde également un rabais mensuel de 20 % pendant un an lorsque ces derniers s'abonnent à OPUS à l'année.

En plus de ces mesures tarifaires, nous poursuivons la promotion du statut Maestro pour récompenser les clients fidèles qui sont abonnés depuis plus d'un an aux programmes OPUS à l'année et OPUS & Cie. Quelque 6 800 fidèles du transport collectif peuvent faire voyager gratuitement un ami lors de leurs déplacements dans notre réseau les soirs et les week-ends ainsi qu'utiliser gratuitement le réseau de bus de la Ville de Québec.

MARATHON DE MONTRÉAL

Propulsés par le succès du titre Marathon 2014, les organisateurs de l'événement ont cristallisé leur engagement envers le transport collectif en incluant un titre de transport à même les frais d'inscription de tous les participants au Marathon 2015. Ce titre sur mesure a facilité les déplacements de 35 000 participants dans le réseau, réduisant les files d'attente pour se procurer un titre le jour de l'événement. D'autre part, tout en assurant la pérennité des revenus liés à l'événement, le titre a généré une augmentation de la part modale du transport collectif par les coureurs, puisque chaque participant avait en main un titre valide pour la journée.



**35 000
titres Marathon**

UN PRODUIT TOURISTIQUE SUR MESURE

En partenariat avec Tourisme Montréal et La Vitrine, nous avons contribué à mettre sur pied un projet pilote visant à inclure le transport collectif dans un forfait touristique comprenant les attraits les plus populaires de la métropole. Connu dans d'autres villes sous le vocable CityPASS, ce forfait positionne le transport collectif comme un incontournable pour les touristes lors de leur séjour à Montréal. Sa variante culturelle, Passeport MTL Culture, a été lancée à l'automne et permet de découvrir, en transport collectif, l'offre de théâtre, de danse et de musique de la métropole.



Développement durable

RAPPORT 2015 EN BREF

La STM publie cette année son huitième Rapport de développement durable selon les lignes directrices de la Global Reporting Initiative G4 (GRI), référence mondiale en reddition de comptes en matière de développement durable. Ce rapport vise à mesurer la performance environnementale, sociale et économique de la STM relative au Plan de développement durable 2020 et à la Charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics.

Parmi les réalisations de 2015, nous sommes particulièrement fiers d'avoir obtenu la certification Or de LEED pour le Centre de transport Stinson, une première au Québec pour ce type de bâtiment. Cette grande réalisation est le reflet de l'engagement de l'entreprise envers le développement durable et démontre clairement les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques d'une telle approche. Ce projet confirme la rentabilité d'un projet mené selon les principes du développement durable.

Encore une fois cette année, nos initiatives en matière de développement durable ont été reconnues; elles nous ont valu sept prix et reconnaissances. Notamment, la revue *Corporate Knights* spécialisée en développement durable a établi que la STM se classe au troisième rang des entreprises canadiennes de taille moyenne les plus responsables. Notre démarche en approvisionnement responsable a également fait l'objet d'un prix lors du Gala reconnaissance en environnement et développement durable de Montréal.

Le Rapport de développement durable 2015 ainsi que le tableau complet des indicateurs peuvent être consultés au

www.stm.info/dd



Faits saillants 2015

ÉMISSIONS DE GES	ÉMISSIONS DE GES PAR PLACE-KM	DÉPLACEMENTS AYANT RECOURS À L'ÉLECTRICITÉ
-3,5 %	-3,1 %	69,5 %
3 148	89 %	10
PLACES DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS PRÈS DES STATIONS DE MÉTRO	DES STATIONS DE MÉTRO ONT UNE BORNE BIXI À MOINS DE 200 M	STATIONS MUNIES D'ASCENSEURS DONT NEUF ACCESSIBLES
860 759 \$		643 M\$
DE DONS AMASSÉS AU PROFIT DE QUATRE ORGANISMES DE CHARITÉ		D'ACHATS DE BIENS ET SERVICES DONT 48 % PRODUITS AU QUÉBEC ET 3 555 EMPLOIS SOUTENUS
76 %	74 %	3,4 %
TAUX D'IMPLANTATION DE LA NORME ISO 14001	DE LA VALEUR DES CONTRATS INTÈGRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	DE DIMINUTION DE LA CONSOMMATION MOYENNE D'ÉNERGIE DES BÂTIMENTS
2	ENTENTES AVEC DES ENTREPRISES D'ÉCONOMIE SOCIALE : CERTEX POUR LA RÉCUPÉRATION DES UNIFORMES ET INSERTECH POUR LA RÉCUPÉRATION DU MATÉRIEL INFORMATIQUE	1 791
		INTERVENTIONS PSYCHOSOCIALES AUPRÈS DE PERSONNES ITINÉRANTES DANS LE MÉTRO

Art dans le métro

DÉPLACEMENTS EN ART

Le métro de Montréal est reconnu pour son unicité. Chacune des 68 stations du réseau a une architecture distinctive et la majorité est agrémentée d'œuvres d'art. Cette année, deux nouvelles œuvres se sont ajoutées à notre collection. De plus, afin de maintenir la beauté que confèrent ces œuvres à nos stations, des restaurations et des réparations sont requises régulièrement.

NOUVELLES ŒUVRES

CORRESPONDANCES

DE YANN POCREAU



☺ Jean-Talon

La murale affiche des formes simples, brillantes et colorées sur un fond où des élévations techniques et des artéfacts se mêlent et se laissent deviner.

UN SOLIDE

DE JACQUES BILODEAU



☺ Champ-de-Mars

Cet assemblage de plaques de laiton en forme de prisme capte la lumière qui y pénètre et établit un contraste fort avec le béton de la station.

RESTAURATIONS

GRILLES SCULPTURALES

DE CHARLES DAUDELIN



☺ Langelier

Des ouvertures circulaires viennent percer des caissons en acier inoxydable, permettant d'admirer le coloris spectral à l'intérieur. La restauration incluait le nettoyage, la réparation et l'amélioration de l'éclairage.

LIEU DE RENDEZ-VOUS

DE MÉTÉORE DESIGN



☺ Acadie

Le temps s'était arrêté depuis bien longtemps à la station Acadie. Grâce à la restauration de cette immense horloge art déco, les aiguilles tournent à nouveau, redonnant vie à cette œuvre grandiose.



DES ARTISTES DE CHEZ NOUS À BRUXELLES

Dans le cadre de notre échange culturel avec Bruxelles Mobilité, de nouvelles œuvres d'art public sont en voie d'être réalisées pour les métros de Bruxelles et de Montréal. Ainsi, l'artiste montréalais Patrick Bernatchez réalisera une œuvre à la station Trône du métro de Bruxelles, tandis que l'artiste franco-belge Adrien Lucca créera une œuvre à la station Place-d'Armes du métro de Montréal.

Vers le Plan stratégique organisationnel 2025

SE PROJETER VERS L'AVENIR

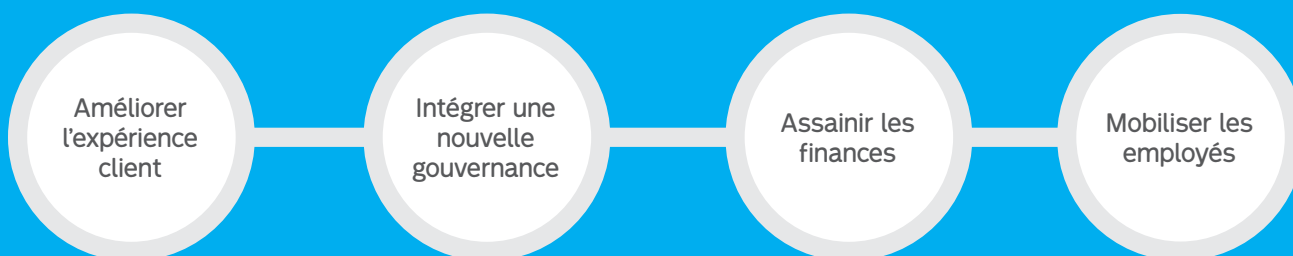
Le Plan stratégique 2020 de la STM a été préparé conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01) et approuvé par le conseil d'administration de la STM le 7 septembre 2011, par le conseil de l'agglomération de Montréal le 27 octobre 2011 et par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 14 juin 2012.

Devant être révisé aux cinq ans, le plan stratégique présente une perspective de développement du transport collectif sur une période de dix ans pour le réseau du métro, des bus et du transport adapté ainsi que pour les équipements et les infrastructures. Ce plan dégage nos grandes orientations et s'appuie également sur diverses assises, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM et le Plan de transport de Montréal.

HORIZON 2016-2025

La démarche de révision qui est en cours nous mènera vers l'adoption d'un nouveau plan stratégique organisationnel sur l'horizon 2016-2025. Entre autres, en 2015, le président du conseil d'administration, Philippe Schnobb, a fait appel à la clientèle et aux employés lors d'une consultation publique tenue en avril afin d'alimenter notre réflexion. Le diagnostic a été réalisé avec la contribution des membres du conseil d'administration, de l'ensemble de l'équipe de direction ainsi que de nombreux autres collaborateurs au sein de groupes de travail constitués à cette fin. Le directeur général, Luc Tremblay, a amorcé une tournée auprès des employés afin d'expliquer cette démarche. En 2015, plus de 3 000 employés ont été rencontrés. La tournée se poursuit en 2016.

La deuxième phase de la démarche de révision du plan vise à nous doter de nouvelles orientations en gardant l'amélioration de l'expérience client au cœur de nos décisions. Un nouveau cycle est entamé, les six priorités du Plan stratégique 2020 ont évolué et sont maintenant constituées de quatre piliers qui serviront de fondement au Plan stratégique organisationnel 2025, convergeant tous vers l'excellence de l'expérience client :





Gouvernance



Conseil
d'administration **36**

Comité
de direction **44**

Relations
internationales
et missions de
recherche et
développement **46**

Code d'éthique **47**



Conseil d'administration

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

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

Notre conseil est formé de sept élus municipaux et de trois représentants des clientèles, regroupant quatre femmes et six hommes. Sa composition est représentative des valeurs que nous prônons en matière de diversité et de pluralité. Le président, Philippe Schnobb, assume ses fonctions à temps plein.

Travaux du conseil d'administration en 2015

<p>327</p> <p>DOSSIERS TRAITÉS</p>	<p>24</p> <p>ASSEMBLÉES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</p>	<p>40</p> <p>RÉUNIONS DES COMITÉS TECHNIQUES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DEUX RÉUNIONS EN SOUS-COMITÉS</p>
---	--	--



Philippe Schnobb

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



Marvin Rotrand

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



Francesco Miele

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



Jean-François Parenteau

Maire de l'arrondissement de Verdun



Claudia Lacroix Perron

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



Pierre Gagnier

Maire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Nathalie Pierre-Antoine

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



Marie Plourde

Conseillère d'arrondissement – Le Plateau Mont-Royal



Marie Turcotte

Représentante des clients du transport adapté



Edward Janiszewski

Maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux

Les comités du conseil d'administration et leur rôle

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

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

Comité service à la clientèle

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de transport collectif, d'accessibilité universelle ainsi que de ses relations avec les clientèles provenant des communautés ethnoculturelles et des minorités visibles. Il formule au conseil les recommandations appropriées. Un sous-comité a été formé pour traiter plus spécifiquement la question de l'accessibilité universelle.

Marvin Rotrand
Président du comité

Philippe Schnobb
Membre du comité

Nathalie Pierre-Antoine
Membre du comité

Marie Turcotte
Membre du comité

Marc Delesclefs
Membre externe

Chantal St-Pierre
Membre externe

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

Sous-comité accessibilité universelle

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

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

Marie Turcotte
Présidente du sous-comité

Philippe Schnobb
Membre du sous-comité

Mathilde Le Bouëdec
Conseillère corporative – Milieux associatifs
Coordonnatrice du sous-comité

Comité ressources humaines

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion de nos ressources humaines ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

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

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

Marie Turcotte
Présidente du comité

Philippe Schnobb
Membre du comité

Edward Janiszewski
Membre du comité

Nathalie Pierre-Antoine
Membre du comité

Gilles Dulude
Membre externe

Linda Gosselin
Membre externe

Alain Brière
Directeur exécutif – Ressources humaines et Services partagés
Coordonnateur du comité

Comité finances

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion de nos activités financières ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

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

Claudia Lacroix Perron
Présidente du comité

Philippe Schnobb
Membre du comité

Jean-François Parenteau
Membre du comité

Pierre Gagnier
Membre du comité

Robert Juneau
Membre externe

Jacques Roy
Membre externe

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

Comité de vérification

Le comité a pour mandat d'encadrer les fonctions de la Vérification générale de la STM (interne) et d'audit externe et d'assurer le suivi des recommandations émanant de ces fonctions. Ce mandat vise ultimement à contribuer à l'amélioration des moyens et des solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique de nos affaires opérationnelles et administratives ainsi que de la présentation et de la divulgation de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats. La STM a un vérificateur général depuis 1982.

Yves Gauthier
Président du comité
Membre externe

Philippe Schnobb
Membre du comité

Francesco Miele
Vice-président du comité

Yves J. Beauchesne
Membre externe

Tien Dung Can
Vérificateur général
Coordonnateur du comité

Comité gouvernance, éthique et développement durable

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

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

Francesco Miele
Président du comité

Philippe Schnobb
Membre du comité

Marie Plourde
Membre du comité

Nathalie Pierre-Antoine
Membre du comité

Diane Girard
Membre externe

Karin Marks
Membre externe

Jean-Pierre Revéret
Membre externe

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

Comité de suivi des actifs

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

Jean-François Parenteau
Président du comité

Philippe Schnobb
Membre du comité

Marvin Rotrand
Membre du comité

Pierre Gagnier
Membre du comité

Robert A. Proulx
Membre externe

Jean-Guy René
Membre externe

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

Transgesco s.e.c. (activités commerciales)

Le conseil des associés de Transgesco s.e.c., auquel siègent trois membres de notre conseil d'administration, en détermine les orientations, en reçoit le plan stratégique de développement, en nomme les vérificateurs externes et prend acte de ses états financiers. En voici la composition au 31 décembre 2015 :

Représentants du commanditaire

Philippe Schnobb
Président

Francesco Miele

Jean-François Parenteau

Représentants du commandité

Luc Tremblay
Administrateur

Sylvie Tremblay
Secrétaire

François Dumontier
Administrateur

Alain Fraser
Trésorier

Rencontres et principaux sujets des comités du conseil d'administration 2015

Titre du comité	Nombre de rencontres	Principaux sujets
Service à la clientèle	9	<p>Développement et ajustement de services</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offres de services • Suivi de la performance du réseau • Mesures préférentielles bus (MPB) <p>Programme de partenariats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bilan et planification 2015 <p>Recherche clientèle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sondage de satisfaction • Bilan de l'évaluation de la clientèle 2014 • Stratégie abonnements • Panel STM • Processus de traitement des plaintes <p>Campagnes de communication</p> <ul style="list-style-type: none"> • Escaliers mécaniques : améliorer la communication avec le client • Dépliant « On débloque les artères » • Consultation de la clientèle sur le Plan stratégique 2025 • Bixi et la STM sur le thème « Gardez la ligne » • Campagnes : « Réseau de nuit » et « Titres occasionnels » <p>Accessibilité universelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan marketing : réservation en ligne au Transport adapté • Planification stratégique « Accessibilité universelle » <p>Vente et perception</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bilan Opus à l'année – Bilan promotion MTQ • Opus en ligne • Opus : titre 10 passages <p>Projets</p> <ul style="list-style-type: none"> • Changement de la voix francophone • Suivi : modification de nom pour desserte de la Montagne • Carte aux tiers : projet de politique • Expérience-client en station – Bilan phases 1 et 2 • Signalétique • I-Map (en collaboration avec la Ville de Montréal) • Embarquement par toutes les portes • Étude – Concepts et planification de voies réservées bus-vélo • Revalorisation des MR-63 • Preuve de concept NFC
Sous-comité accessibilité universelle	2	<ul style="list-style-type: none"> • Les cibles et les orientations des objectifs sectoriels en accessibilité universelle • Projet accessibilité de la station Mont-Royal • Accessibilité universelle dans les projets de réfection des stations Berri-UQAM et McGill • Suivi du comité associatif en accessibilité universelle • Suivi du comité technique en accessibilité universelle • État d'avancement du plan stratégique en accessibilité universelle • État d'avancement du programme d'accessibilité dans le métro • Résultats de l'exercice de balisage sur les ascenseurs dans le réseau du métro
Ressources humaines	7	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi de la mise à jour de la marque employeur dotation • Rémunération des gestionnaires • Suivi du projet de loi 3 sur les régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal • Politique d'accommodement raisonnable • Programme d'intégration des nouveaux gestionnaires (PING) • Mise à jour de la politique corporative PC 2.21 : conditions de travail du personnel non syndiqué • Vision du nouveau directeur général • Post-mortem : 4^e Forum diversité

Rencontres et principaux sujets des comités du conseil d'administration 2015 (suite)

Titre du comité	Nombre de rencontres	Principaux sujets
Finances	5	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre financier 2016-2020 • Évaluation des investissements sur 10 ans • Suivi du portefeuille de projets au 31 décembre 2014 • Revue de gestion (T1 2015, T2 2015) • Critères de la contribution municipale • Plan triennal d'immobilisations 2016-2018 • Gestion de la trésorerie • Émission d'obligations • Budget 2016 • Taux de location : bus et métro • Fermetures de règlements d'emprunt
Vérification	7	<ul style="list-style-type: none"> • États financiers et rapport des vérificateurs externes • Suivi des recommandations de la Vérification générale de la STM, du Bureau du vérificateur général de la Ville de Montréal et celles des auditeurs externes • Statut sur le programme de certification des contrôles financiers • Rapports d'audit sur : <ul style="list-style-type: none"> - Examen d'indicateurs de développement durable - Formation aspirants chauffeurs - Évaluation globale de la conformité aux lois et règlements - MPM 10 – Gestion des impacts du retard de livraison - Gestion des licences logicielles - Gestion des commentaires • Attestation des coûts de 17 projets d'une valeur totale de 17 millions aux fins de subventions • Gestion des risques
Gouvernance, éthique et développement durable	4	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport de développement durable 2014 • Processus de suivi des plaintes clientèle : enjeux relatifs à la valeur de respect dans une perspective éthique • Cadre de référence en acceptabilité sociale des projets • Intégration du développement durable dans les processus décisionnels • Bilan des déclarations d'intérêts • Évaluation des travaux des comités • Projet de loi 76 – Synthèse • Suivi des encadrements corporatifs
Suivi des actifs	8	<ul style="list-style-type: none"> • Projets stratégiques – Technologies de l'information • Projet Connecte au Transport adapté • Projet MPM-10 • Projet iBUS • Acquisition de terrains • Programme Réno-Systèmes 3 et 4 • Garage Côte-Vertu • Station Vendôme • Complexe Crémazie • Réfection majeure du 2000 Berri • Projet Cité Mobilité • Stratégie d'acquisition des escaliers mécaniques et ascenseurs (métro et surface) • Travaux à la station de métro Viau
Total	42	Réunions des comités



Rémunération des membres du conseil d'administration

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

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

Nom	Rémunération annuelle ^(a)	Jetons de présence ^(b)
Philippe Schnobb	126 755 \$ ^(c)	-
Marvin Rotrand	27 224 \$	3 800 \$
Pierre Gagnier	21 779 \$	2 100 \$
Edward Janiszewski	21 779 \$	875 \$
Claudia Lacroix Perron	21 779 \$	1 500 \$
Francesco Miele	21 779 \$	3 075 \$
Jean-François Parenteau	11 480 \$	-
Nathalie Pierre-Antoine	21 779 \$	3 150 \$
Marie Plourde	21 779 \$	525 \$
Marie Turcotte	21 779 \$	4 275 \$

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

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

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

Comité de direction (au 31 décembre 2015)



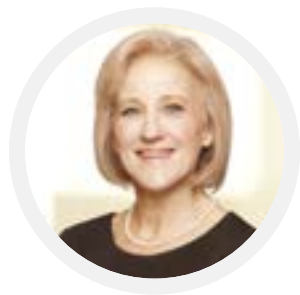
Luc Tremblay

Directeur général



Sylvie Tremblay

Secrétaire générale et directrice exécutive – Affaires juridiques



Linda Lebrun

Trésorière et directrice exécutive – Planification, Finances et Contrôle



Michel Lafrance

Directeur exécutif – Expérience client et Activités commerciales



André Poisson

Directeur exécutif – Métro



Renée Amilcar

Directrice exécutive – Bus



François Chamberland

Directeur exécutif – Ingénierie, Infrastructure et Projets majeurs



Alain Brière

Directeur exécutif – Ressources humaines et Services partagés

Rémunération des membres du comité de direction

Nom	Fonction	Salaire au 31 décembre 2015	Salaire au 31 décembre 2014
Luc Tremblay ⁽¹⁾	Directeur général	327 369 \$	327 369 \$
Renée Amilcar	Directrice exécutive – Bus	211 381 \$	206 204 \$
André Poisson	Directeur exécutif – Métro	252 687 \$	246 499 \$
Pierre Dauphinais ⁽²⁾	Directeur exécutif – Gestion des projets majeurs	-	237 078 \$
François Chamberland ⁽²⁾	Directeur exécutif – Services techniques	-	195 324 \$
François Chamberland ⁽²⁾	Directeur exécutif – Ingénierie, Infrastructures et Projets majeurs	200 227 \$	-
Denise Vaillancourt ⁽³⁾	Directrice exécutive – Planification, Marketing et Communications	-	252 382 \$
Odile Paradis ⁽³⁾	Directrice principale – Affaires publiques	-	175 257 \$
Michel Lafrance ⁽³⁾	Directeur exécutif – Activités commerciales	-	220 707 \$
Michel Lafrance ⁽³⁾	Directeur exécutif – Expérience clients et Activités commerciales	226 247 \$	-
Alain Brière	Directeur exécutif – Ressources humaines et Services partagés	248 405 \$	242 322 \$
Linda Lebrun ⁽⁴⁾	Directrice exécutive – Planification, Finances et Contrôle	192 000 \$	142 499 \$
Sylvie Tremblay	Secrétaire générale et directrice exécutive – Affaires juridiques	232 592 \$	226 897 \$
André Porlier ⁽⁵⁾	Directeur – Affaires corporatives et Développement durable	-	124 300 \$
Total		1 890 908 \$	2 596 838 \$

Économies de structure (avant avantages sociaux) : 788 880 \$

⁽¹⁾ Luc Tremblay a été promu directeur général par intérim le 17 décembre 2014. Sa rémunération antérieure à titre de Trésorier et directeur exécutif – Finances et Contrôle était de 234 208 \$. Il a obtenu le poste permanent le 2 juillet 2015.

⁽²⁾ Le poste de directeur exécutif – Gestion des projets majeurs a été fusionné avec celui de directeur exécutif – Services techniques en août 2015 pour former le poste de directeur exécutif – Ingénierie, Infrastructures et Projets majeurs et ce poste a été confié à François Chamberland.

⁽³⁾ Les postes de directrice exécutive – Planification, Marketing et Communications, de directrice principale – Affaires publiques et de directeur exécutif – Activités commerciales ont été fusionnés en août 2015 pour former le poste de directeur exécutif – Expérience client et Activités commerciales qui a été confié à Michel Lafrance.

⁽⁴⁾ Linda Lebrun a été promue au comité de direction au début de 2015.

⁽⁵⁾ Poste aboli en 2015.

Relations internationales et missions de recherche et développement

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

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

DÉPENSES RELIÉES AUX MISSIONS DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nom	Raison du voyage	Destination	Total
Philippe Schnobb	Participation au congrès annuel de l'ACTU	Winnipeg	657 \$
Marvin Rotrand	Participation au congrès annuel de l'ACTU	Winnipeg	1 591 \$
	Participation à l'UITP – Asia-Pacific Training Programme on Marketing and Branding For Public Transport	Hong Kong	3 330 \$
Total			5 578 \$

DÉPENSES RELIÉES AUX MISSIONS DES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION

Luc Tremblay	Promouvoir le congrès de l'UITP – organiser et animer un kiosque à ce congrès	Milan	1 976 \$
	Assister au colloque annuel de l'Association du transport urbain du Québec à Québec	Québec	1 181 \$
Alain Brière	Assister au 11 th Business Human Resources Management Commission – UITP	Bordeaux	2 258 \$
François Chamberland	Participation à la rencontre du comité des métros à l'UITP	Munich	2 962 \$
	Participation à la 33 ^e réunion annuelle du sous-comité Matériel roulant de l'UITP	Marseille	3 830 \$
	Participation à titre de conférencier à la Rail conference de l'APTA	Salt Lake City	2 691 \$
	Participation à titre de Président du Sous-comité matériel roulant de l'UITP, division métro	Milan	3 116 \$
Linda Lebrun	Représentation de la STM au sous-comité Finances de l'UITP	Hong Kong	3 268 \$
Renée Amilcar	Participation à titre de responsable d'un groupe de travail à la Bus conference de l'UITP	Milan	3 080 \$
	Participation à la Bus conference l'UITP	Manchester	2 735 \$
Total			27 097 \$

Code d'éthique

La première version de notre code d'éthique a été adoptée le 17 novembre 1988 et sa dernière mise à jour date de 2011. Ses dispositions s'appuient sur cinq valeurs :

LE TRAVAIL D'ÉQUIPE LA RIGUEUR LE RESPECT LA RESPONSABILISATION LA TRANSPARENCE

Il doit servir de guide aux décisions éthiques pour :

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

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

Le code d'éthique spécifie notamment que la STM :

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

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

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

Le conseil d'administration est responsable de l'adoption du code d'éthique et de son contenu. La secrétaire générale et directrice exécutive – Affaires juridiques est la première répondante en matière d'éthique. Elle appuie les employés, les gestionnaires ainsi que les travaux du conseil d'administration et de ses comités dans ce domaine.

Des gestes concrets favorisant l'éthique

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

- de la présentation du code d'éthique dans le cadre du programme de formation obligatoire pour tout nouveau gestionnaire;
- d'un programme de formation continue sur les aspects légaux et administratifs de la STM auquel ont participé plus de 4 165 employés à ce jour, une première dans tout le secteur municipal québécois;
- de séances d'échange et de sensibilisation sur l'éthique permettant de répondre aux questions d'employés provenant de groupes d'emploi pour lesquels l'éthique peut constituer un enjeu;
- d'un processus rigoureux de vérification en matière de gestion contractuelle;
- de la mise en ligne d'outils conviviaux sur l'intranet visant à informer les employés de la marche à suivre dans le cadre d'un processus de prise de décision éthique.

Processus de déclaration d'intérêts

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

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

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



**Informations
financières**

INTRODUCTION

Aperçu financier consolidé de la STM (non audité)	50
---	-----------

REVUE FINANCIÈRE DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (non audité)	52
--	-----------

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière	60
---	-----------

Rapport de l'auditeur indépendant	61
-----------------------------------	-----------

Rapport de l'auditeur indépendant du vérificateur général de la Ville de Montréal	63
---	-----------

États financiers consolidés

État consolidé des résultats	65
------------------------------	-----------

Conciliations à des fins fiscales

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé	66
--	-----------

Excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé	67
---	-----------

État consolidé de la situation financière	68
---	-----------

État consolidé de la variation de la dette nette	69
--	-----------

État consolidé des flux de trésorerie	70
---------------------------------------	-----------

Charges par objet consolidées	71
-------------------------------	-----------

Notes complémentaires	72
-----------------------	-----------

Tableaux complémentaires

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé	96
---	-----------

Tableau 2 - Endettement total net à long terme consolidé	100
--	------------

Aperçu financier consolidé de la STM (non audité)

RÉSULTATS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉS

(en milliers de dollars)

	Budget	2015	2014
REVENUS			(redressé, note 3)
Revenus-clients	620 127	613 210	599 113
Contribution de l'agglomération de Montréal	409 100	417 986	384 100
Subventions	133 380	174 956	154 916
Contributions régionales	82 330	66 017	84 166
Excédent reporté	-	3 932	-
Autres revenus	44 289	37 475	37 286
	1 289 226	1 313 576	1 259 581
CHARGES			
Rémunération	850 917	860 314	836 375
Énergie, taxes et permis	120 764	121 716	110 224
Services professionnels	96 042	96 484	99 834
Matériel et fournitures	56 117	62 311	58 691
Location	8 563	11 559	14 277
Intérêts et frais de financement	131 354	141 801	116 871
Dépenses diverses	25 469	19 391	19 377
	1 289 226	1 313 576	1 255 649
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	3 932

En 2015, la STM a fait face à plusieurs défis financiers. Tout d'abord, un montant cumulatif de 2012 à 2015 de 10,8 M\$ a été absorbé en 2015. Ce montant est relié à l'exclusion de la dette CUM du calcul du déficit métro dans le partage de la taxe régionale sur l'essence. L'appui de l'agglomération de Montréal permet, par une contribution additionnelle de 8,9 M\$, de combler ce manque à gagner et de terminer l'année à l'équilibre. Parmi les autres enjeux financiers, les revenus-clients ont été inférieurs au budget pour 6,9 M\$, principalement dû à la diminution de la vente des titres de transport dans un contexte économique défavorable. De plus, un montant de 20,5 M\$ de mesures d'efficacité était prévu au budget. Les efforts et la saine gestion ont permis d'absorber 27,4 M\$ ainsi que des économies de 11 M\$ au niveau du service de dette net à la suite du report de certains financements.

Aperçu financier consolidé de la STM (non audité) (suite)

INFORMATIONS FINANCIÈRES SELON LES PCGR

(en milliers de dollars)

	Budget	2015	2014
RÉSULTATS			(redressé, note 3)
Revenus de fonctionnement	1 311 064	1 330 664	1 277 447
Revenus d'investissement	268 646	743 679	147 629
Charges	1 504 261	1 640 490	1 272 203
(Déficit) excédent de l'exercice	75 449	433 853	152 873
SITUATION FINANCIÈRE			
Actifs financiers		2 255 007	1 876 287
Passifs		3 391 805	2 680 492
Dette nette		(1 136 798)	(804 205)
Actifs non financiers		3 984 952	3 218 506
Excédent accumulé		2 848 154	2 414 301
FLUX DE TRÉSORERIE			
Activités de fonctionnement		336 819	235 227
Activités d'investissement en immobilisations		(562 747)	(332 004)
Activités de placement		(102 719)	37 720
Activités de financement		319 554	46 637
Trésorerie		23 880	32 973

AUTRES INFORMATIONS ADDITIONNELLES

(en milliers de dollars)

	Budget	2015	2014
			(redressé, note 3)
Acquisitions d'immobilisations :	607 336	884 515	288 536
Financement :			
Émission de dette à long terme		467 442	265 350
Endettement total net à long terme		681 887	602 944
Rendement du fonds d'amortissement	1,45 %	2,53 %	5,49 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à court terme		0,83 %	1,21 %
Taux d'intérêt moyen sur la dette à long terme		3,93 %	4,14 %

Revue financière des états financiers consolidés (non auditée)

La revue financière des états financiers consolidés doit être lue conjointement avec les états financiers consolidés de la STM et les notes afférentes.

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

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

Revue financière

RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

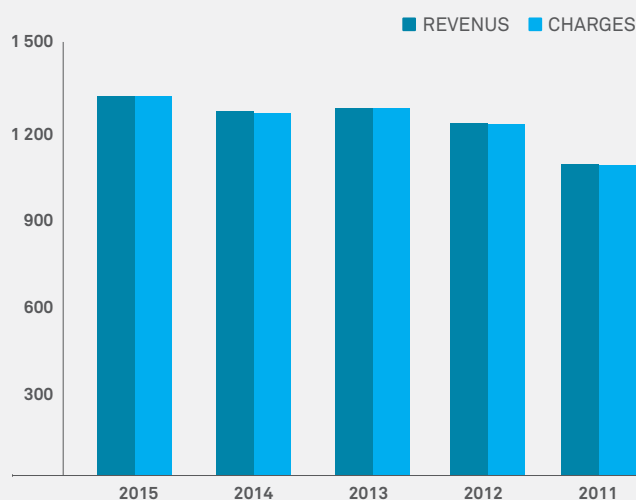
En tant qu'autre organisme du secteur public, la Société applique les Normes comptables canadiennes pour le secteur public édictées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public. Le choix de ce référentiel est conforme aux dispositions législatives prévues dans sa Loi constitutive et répond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

Selon la classification du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), les états financiers consolidés de la Société comprennent des renseignements sur les particularités de la comptabilité des administrations municipales au Québec afin de refléter les dispositions législatives qui influencent la présentation de l'information financière. Ainsi, la Société présente certaines informations financières établies à des fins fiscales, soit l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé, l'excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé, la ventilation de l'excédent accumulé consolidé et l'endettement total net à long terme consolidé. Les composantes de l'excédent accumulé consolidé sont présentées dans un tableau complémentaire (Tableau 1).

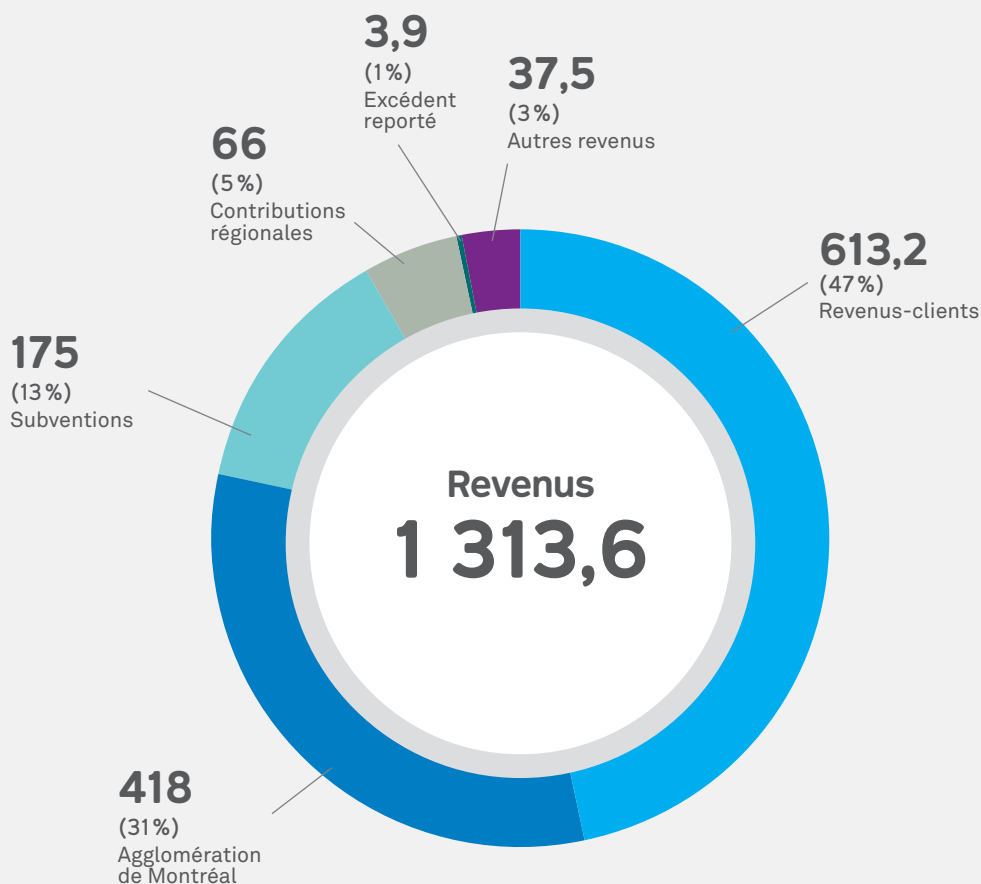
ANALYSE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉS

Les résultats d'exploitation consolidés (excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé) sont à l'équilibre en 2015 comparativement à un léger excédent de 3,9 M\$ en 2014. La hausse des revenus provient des subventions, de la contribution de l'agglomération de Montréal et des revenus-clients. L'augmentation des charges découle de l'accroissement des intérêts et frais de financement et des indexations salariales telles que prévues aux conventions collectives.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES CONSOLIDÉS (EN MILLIONS DE \$)



RÉPARTITION DES REVENUS (EN MILLIONS DE \$)

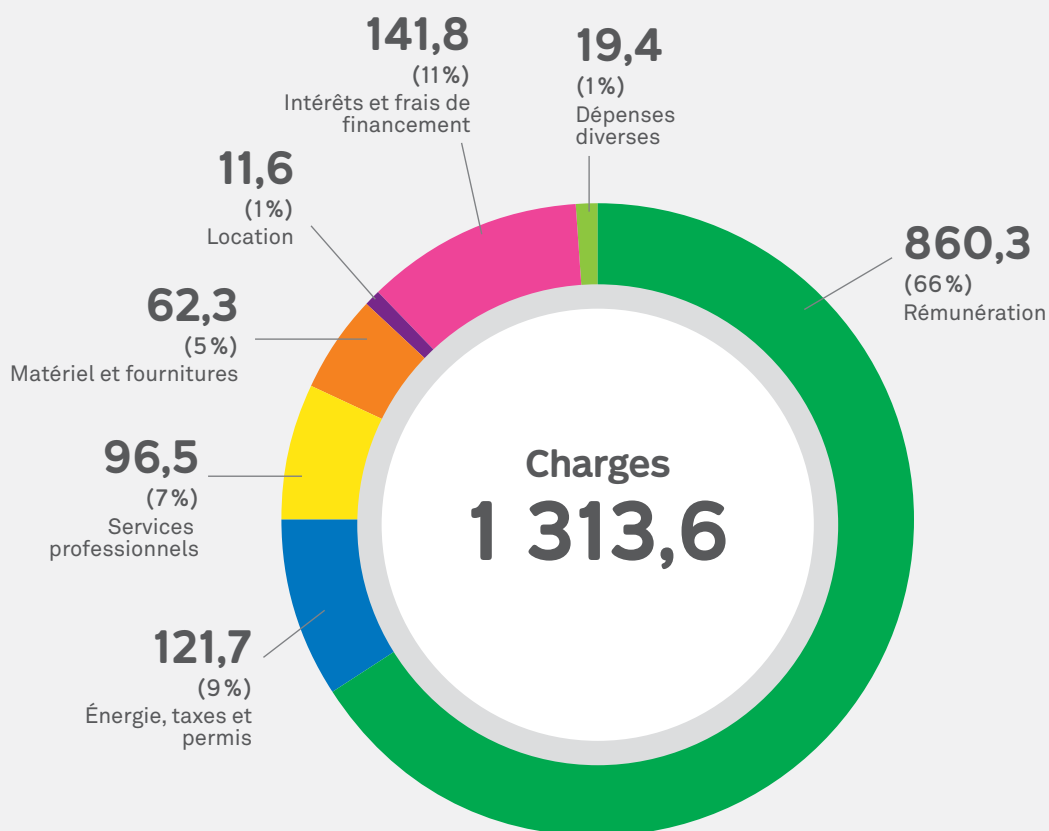


Les principales sources de revenus de fonctionnement sont les revenus-clients, la contribution de l'agglomération de Montréal et les subventions du gouvernement du Québec.

Les revenus de fonctionnement ont connu une hausse considérable de 54 M\$, laquelle provient principalement de l'agglomération de Montréal (33,9 M\$), des subventions du gouvernement du Québec (20 M\$) et des revenus-clients (14,1 M\$). Ils sont cependant amoindris par une baisse des contributions régionales de 18,1 M\$ suite à la radiation de la dette provenant de la CUM et à une part moindre de la STM dans le partage de la taxe sur l'essence.

Geste concret de son soutien au transport en commun sur son territoire, l'agglomération de Montréal a bonifié sa contribution de base de 25 M\$. De plus, elle a consenti à une contribution additionnelle de 8,9 M\$ en fin d'année afin de compenser le manque à gagner causé par la radiation du compte à recevoir lié à la dette provenant de la CUM.

RÉPARTITION DES CHARGES (EN MILLIONS DE \$)



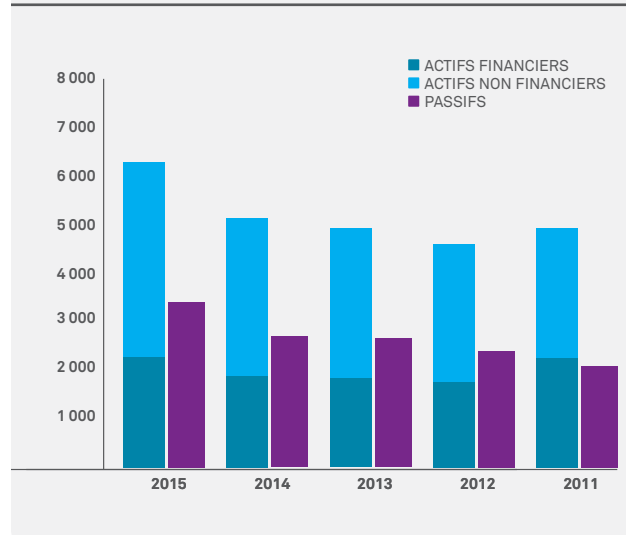
Les charges de fonctionnement sont composées essentiellement de la rémunération, qui comprend les salaires et avantages sociaux dont bénéficient les employés de la STM, ainsi que des intérêts et frais de financement, qui sont constitués des frais financiers à court et à long terme et du remboursement de capital de la dette à long terme.

La rémunération est composée des salaires, avantages sociaux et autres charges sociales. La hausse de 23,9 M\$ par rapport à 2014 provient essentiellement des indexations salariales telles que prévues aux conventions collectives.

L'augmentation de 24,9 M\$ des intérêts et frais de financement provient essentiellement des intérêts à long terme qui sont plus importants qu'en 2014, étant donné l'accroissement de la dette à long terme. Cette forte hausse découle du transfert des actifs du métro sur le territoire de la Ville de Laval pour 592,9 M\$. Les intérêts et frais de financement rattachés à ces nouvelles dettes sont admissibles en totalité aux subventions du gouvernement du Québec.

Analyse des principaux éléments de l'état consolidé de la situation financière

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE
(EN MILLIONS DE \$)



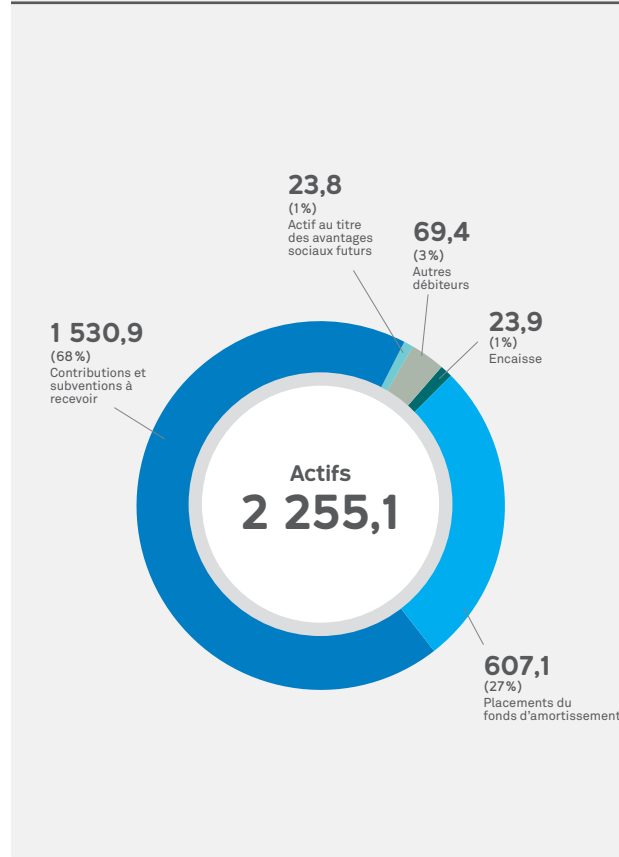
L'excédent accumulé de 2 848,2 M\$ résulte en grande partie des immobilisations, des sommes accumulées au fonds d'amortissement déduction faite de la dette à long terme.

La dette nette résulte des actifs financiers desquels sont retranchés les passifs. Celle-ci a augmenté de 332,6 M\$ par rapport à 2014 pour s'établir à 1 136,8 M\$ en 2015. Cette hausse provient en grande partie de l'accroissement de la dette à long terme de 756,1 M\$.

Actifs

ACTIFS FINANCIERS

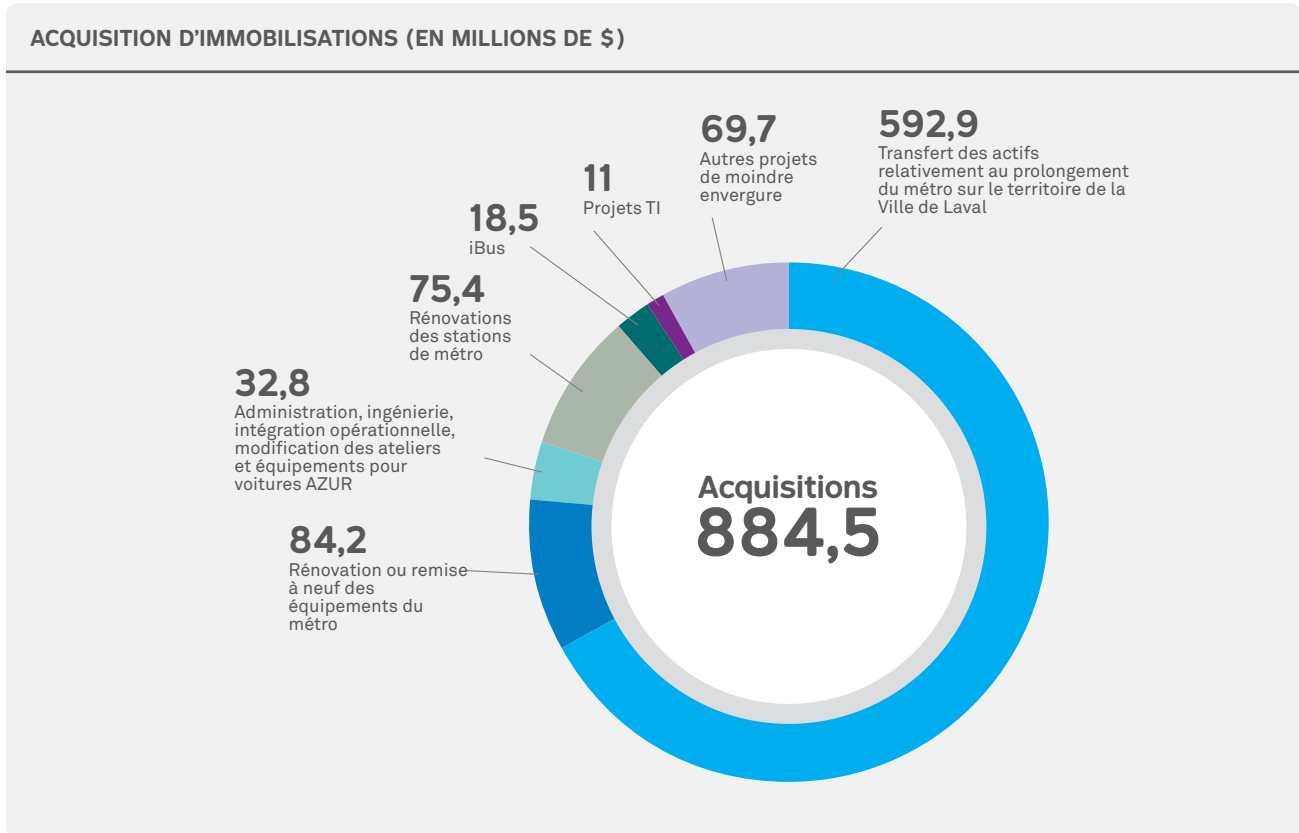
RÉPARTITION DES ACTIFS FINANCIERS
(EN MILLIONS DE \$)



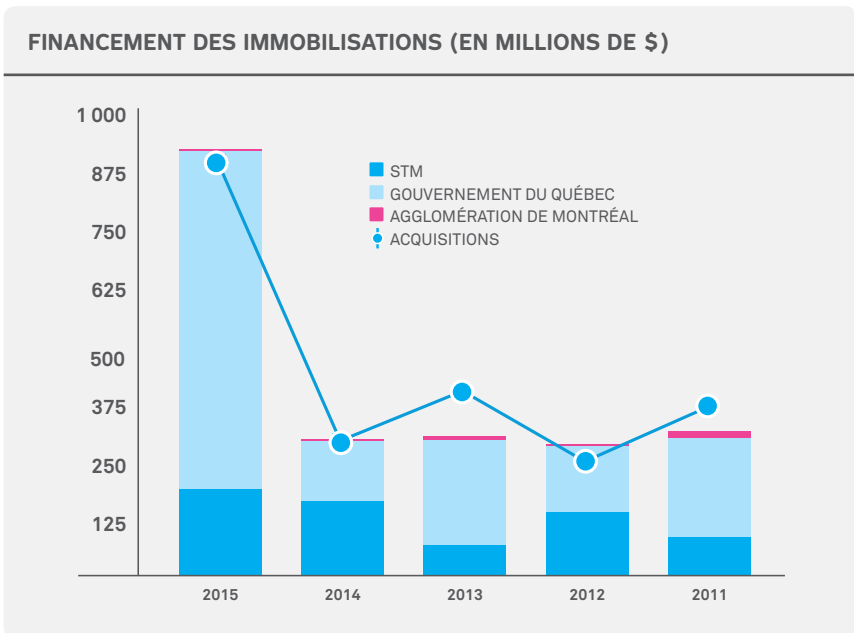
Les subventions à recevoir et les placements du fonds d'amortissement sont les principales composantes des actifs financiers. La majeure partie des subventions à recevoir est constituée des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, qui sont des montants que le gouvernement du Québec versera au fur et à mesure que la Société remboursera sa dette à long terme. Par ailleurs, un fonds d'amortissement est créé pour chaque dette dont le remboursement est prévu seulement à l'échéance. En 2015, le fonds d'amortissement s'est accru de 102,7 M\$ suite à des contributions de 81,7 M\$ auxquelles s'ajoute un rendement généré de 21 M\$.

ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers ont augmenté de 766,4 M\$. Cette hausse s'explique principalement par des acquisitions d'immobilisations totalisant 884,5 M\$ diminuées de l'amortissement de l'exercice de 210,7 M\$.

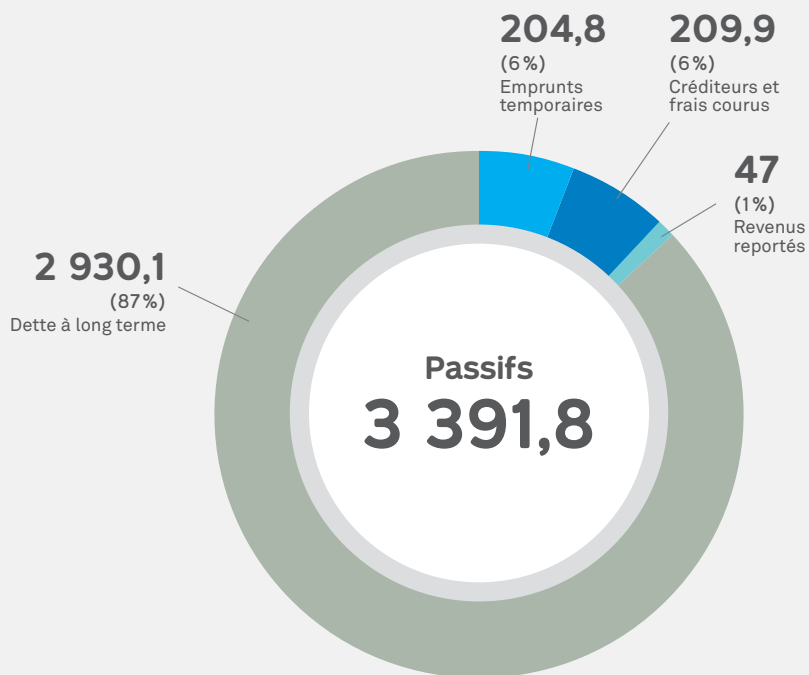


La principale source de financement des immobilisations provient des revenus d'investissement qui sont constitués des subventions du gouvernement du Québec découlant des programmes d'aide gouvernementale relatifs aux immobilisations, soit le PAGTCP et la SOFIL. Les autres sources de financement sont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



Passifs

RÉPARTITION DES PASSIFS



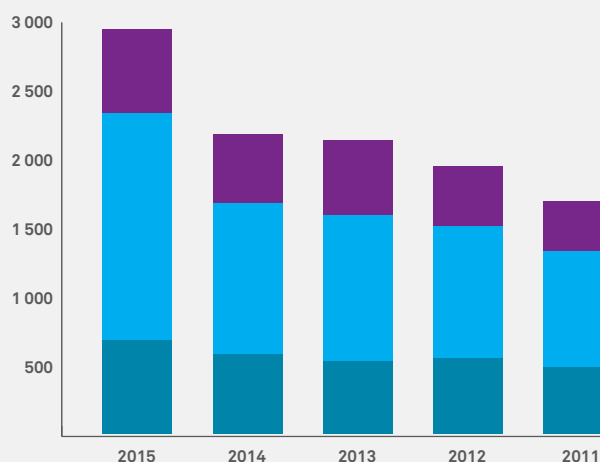
DETTE À LONG TERME

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

La dette à long terme à la charge de la Société, qui a augmenté de 103,3 M\$ par rapport à 2014, est la résultante de la dette brute déduction faite des sommes à recouvrer du gouvernement du Québec en vertu des différents programmes d'aide ainsi que des montants accumulés au fonds d'amortissement.

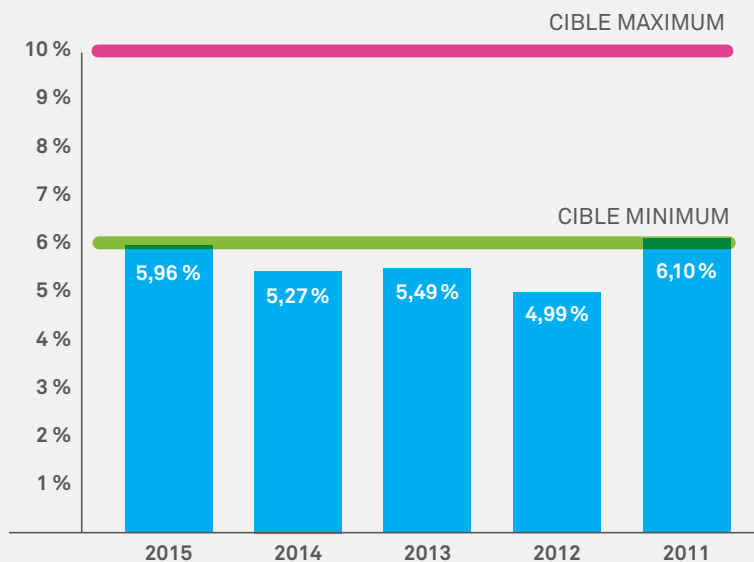
RÉPARTITION DE LA DETTE À LONG TERME (EN MILLIONS DE \$)

- DETTE À LONG TERME À LA CHARGE DE LA SOCIÉTÉ
- DÉBITEURS À AFFECTER AU REMBOURSEMENT DE LA DETTE À LONG TERME ÉMISE - GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
- PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT DE LA SOCIÉTÉ



DETTE À LONG TERME (SUITE)

RATIO D'ENDETTEMENT



Le ratio d'endettement représente la part des charges d'exploitation nettes qui est consacrée au service de dette net. La tendance de ce ratio est relativement stable d'année en année. La zone de confort se situe entre 6 % et 10 %. Le niveau actuel du ratio est bien en deçà du seuil critique de 16 % que s'est fixé la Société et démontre que la proportion des dépenses consacrées au service de dette net est raisonnable.

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière

En vertu des articles 136 et 138 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ chapitre S-30.01), les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015 inclus dans le rapport financier annuel de la Société de transport de Montréal ont été déposés par la trésorière qui en atteste la véracité, lors de la séance du conseil d'administration du 7 avril 2016.

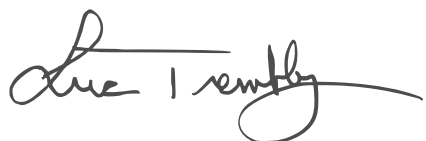
Les états financiers consolidés et toute l'information figurant dans le présent rapport financier sont la responsabilité de la direction de la Société. La direction s'est également assurée de la concordance entre les états financiers consolidés et toutes les autres informations divulguées dans le rapport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

Les états financiers consolidés contiennent certains montants fondés sur l'utilisation du jugement professionnel, d'estimations et dont la présentation découle d'une appréciation de leur importance relative. La direction a établi ces montants de manière raisonnable afin d'assurer que les états financiers consolidés donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société.

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

C'est principalement par l'intermédiaire de son comité de vérification, composé de membres du conseil d'administration et de membres externes, que le conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers consolidés inclus dans le rapport financier. Le comité de vérification examine les états financiers consolidés dressés par la trésorière et en recommande leur approbation au conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été audités conjointement par Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l. dont les services ont été retenus par le conseil d'administration sur recommandation du comité de vérification et par le vérificateur général de la Ville de Montréal.



Luc Tremblay, CPA, CA

Directeur général



Linda Lebrun, CPA, CA

Trésorière et directrice exécutive
Planification, Finances et Contrôle

Rapport de l'auditeur indépendant



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

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Société de transport de Montréal (la « Société »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2015, et les états consolidés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation de ces risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

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

Rapport de l'auditeur indépendant (suite)

Fondement de l'opinion avec réserve

À la suite du redressement relatif à la comptabilisation des paiements de transfert, la Société a comptabilisé au 31 décembre 2015 à l'état consolidé de la situation financière des subventions à recevoir du gouvernement du Québec concernant des paiements de transfert relatifs à différents programmes d'aide concernant la construction d'immobilisations et d'autres dépenses financées ou devant être financées par emprunts pour lesquels les travaux ont été réalisés. Cette situation constitue une dérogation à la norme comptable sur les paiements de transfert selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public qui prévoit la comptabilisation des subventions lorsqu'elles sont autorisées par le gouvernement à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que les bénéficiaires ont satisfait aux critères d'admissibilité. Les incidences de la comptabilisation actuelle sur les états financiers consolidés aux 31 décembre 2015 et 2014 sont les suivantes :

	Surévaluation (en milliers de dollars)	
	2015	2014
État consolidé de la situation financière		
Subventions à recevoir et actifs financiers	1 335 145	784 632
Dette nette et excédent accumulé	1 335 145	784 632
État consolidé des résultats		
Revenus – Subventions	550 513	7 662
Excédent de l'exercice	550 513	7 662
Excédent accumulé au début de l'exercice	784 632	776 970
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	1 335 145	784 632

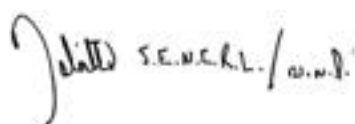
Par ailleurs, la Société n'a pas respecté les dispositions de l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux* (RLRQ, chapitre S-37.01), entrée en vigueur le 14 juin 2013, énonçant que seule la partie de la subvention qui est exigible dans l'exercice de la Société et autorisée par le Parlement dans l'année financière du gouvernement doit être comptabilisée.

Opinion avec réserve

À notre avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe « Fondement de l'opinion avec réserve », les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2015, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

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





Rapport de l'auditeur indépendant

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

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Société de transport de Montréal (la « Société »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2015, et les états consolidés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

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

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

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

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Montréal au 31 décembre 2015, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport de l'auditeur indépendant (suite)

Observations

Informations financières établies à des fins fiscales

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

Le vérificateur général de la Ville de Montréal,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Bergeron'.

Jacques Bergeron, CPA auditeur, CA
Montréal, le 7 avril 2016

État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

			2015	2014
	Notes	Budget	Réalisations	Réalisations
REVENUS				(redressé, note 3)
Fonctionnement				
Revenus-clients	5	620 127	613 210	599 113
Contribution de l'agglomération de Montréal		409 100	409 100	384 100
Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal		-	8 886	-
Subventions	6	133 380	174 956	154 916
Contributions régionales	7	82 330	66 017	84 166
Autres revenus	8	66 127	58 495	55 152
		1 311 064	1 330 664	1 277 447
Investissement				
Contribution de l'agglomération de Montréal		13 206	4 915	3 427
Subventions	6	255 440	738 764	144 202
		268 646	743 679	147 629
		1 579 710	2 074 343	1 425 076
CHARGES				
Service bus et métro		1 333 947	1 474 528	1 125 678
Service de transport adapté		69 820	69 466	67 840
Intérêts et frais de financement	9	100 494	96 496	78 685
		1 504 261	1 640 490	1 272 203
Excédent de l'exercice		75 449	433 853	152 873
Solde de l'excédent accumulé au début de l'exercice initialement établi			1 637 264	1 481 890
Redressement	3		777 037	779 538
Excédent accumulé au début de l'exercice, redressé			2 414 301	2 261 428
Excédent accumulé à la fin de l'exercice			2 848 154	2 414 301

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé

Exercice terminé le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

		2015	2014
	Budget	Réalisations	Réalisations
			(redressé, note 3)
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	75 449	433 853	152 873
Moins : revenus d'investissement	(268 646)	(743 679)	(147 629)
(Déficit) excédent de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(193 197)	(309 826)	5 244
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Produit de cession	-	175	182
Amortissement	179 960	210 691	191 696
Gain sur cession	-	(167)	(170)
	179 960	210 699	191 708
Financement			
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(88 121)	(130 923)	(218 797)
Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement	160 519	163 252	125 062
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	4 156	-
	72 398	36 485	(93 735)
Affectations			
Activités d'investissement	(17 832)	(30 544)	(37 801)
Fonds de roulement	(850)	(472)	(476)
Excédent de fonctionnement non affecté	-	3 932	-
Dépenses constatées à pourvoir	63 118	192 445	(98 728)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs - Fonds d'amortissement	(103 597)	(102 719)	37 720
	(59 161)	62 642	(99 285)
	193 197	309 826	(1 312)
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	3 932

Excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé

Exercice terminé le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

			2015	2014
	Note	Budget	Réalisations	Réalisations
REVENUS D'INVESTISSEMENT		268 646	743 679	147 629
CONCILIATION À DES FINS FISCALES				(redressé, note 3)
Immobilisations				
Acquisitions	19	(607 336)	(884 515)	(288 536)
Financement				
Financement à long terme des activités d'investissement		320 858	132 625	122 361
Affectations				
Activités de fonctionnement		17 832	30 544	37 801
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés		-	21 000	-
		17 832	51 544	37 801
		(268 646)	(700 346)	(128 374)
Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales		-	43 333	19 255

État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

	Notes	2015	2014
			(redressé, note 3)
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		23 880	32 973
Placements du fonds d'amortissement	10	607 075	504 356
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir		14 310	4 561
Subventions à recevoir	11	1 490 453	982 025
Contributions régionales à recevoir	12	26 076	77 157
Autres débiteurs	13	69 449	48 373
Actif au titre des avantages sociaux futurs	14	23 764	226 842
		2 255 007	1 876 287
PASSIFS			
Emprunts temporaires	15	204 836	227 675
Créditeurs et frais courus	16	209 898	211 376
Revenus reportés	17	46 971	67 445
Dette à long terme	18	2 930 100	2 173 996
		3 391 805	2 680 492
DETTE NETTE		(1 136 798)	(804 205)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	19	3 468 638	2 794 822
Stocks		41 057	40 253
Autres actifs non financiers	20	475 257	383 431
		3 984 952	3 218 506
EXCÉDENT ACCUMULÉ		2 848 154	2 414 301

Engagements (note 23)

Éventualités (note 24)

État consolidé de la variation de la dette nette

Exercice terminé le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

	Budget	2015	2014
			(redressé, note 3)
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	75 449	433 853	152 873
Variation des immobilisations			
Acquisitions	(607 336)	(884 515)	(288 536)
Produit de cession	-	175	182
Amortissement	179 960	210 691	191 696
Gain sur cession	-	(167)	(170)
	(427 376)	(673 816)	(96 828)
Variation des stocks	-	(804)	2 137
Variation des autres actifs non financiers	-	(91 826)	(44 586)
	-	(92 630)	(42 449)
Variation de la dette nette	(351 927)	(332 593)	13 596
Dette nette initialement établie au début de l'exercice		(1 581 242)	(1 597 339)
Redressement		777 037	779 538
Dette nette redressée au début de l'exercice		(804 205)	(817 801)
Dette nette à la fin de l'exercice		(1 136 798)	(804 205)

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

	Note	2015	2014
			(redressé, note 3)
Activités de fonctionnement			
Excédent de l'exercice		433 853	152 873
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		210 691	191 696
Gain sur cession d'immobilisations		(167)	(170)
Variation nette des éléments hors caisse	21	644 377 (307 558)	344 399 (109 172)
		336 819	235 227
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisitions		(464 930)	(288 536)
Produit de cession		175	182
Variation des dépôts pour l'achat de voitures de métro		(68 113)	(38 835)
Variation des autres dépôts pour l'achat d'immobilisations		(29 879)	(4 815)
		(562 747)	(332 004)
Activités de placement			
Amortissement des primes et escomptes sur les placements du fonds d'amortissement		3 714	2 836
Acquisitions de placements du fonds d'amortissement		(106 433)	(112 216)
Produit de cession de placements du fond d'amortissement		-	147 100
		(102 719)	37 720
Activités de financement			
Variation nette des emprunts temporaires		(22 839)	989
Émission de dette à long terme		467 442	265 350
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements		(130 923)	(218 797)
Variation des frais d'émission de la dette à long terme		5 874	(905)
		319 554	46 637
Diminution de la trésorerie		(9 093)	(12 420)
Trésorerie au début de l'exercice		32 973	45 393
Trésorerie à la fin de de l'exercice		23 880	32 973

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

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Charges par objet consolidées

Exercice terminé le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

		2015	2014
	Budget	Réalisations	Réalisations
Rémunération	638 341	647 648	638 932
Charges sociales	275 694	401 958	93 683
Biens et services	309 772	283 290	270 184
Intérêts et frais de financement			
Frais de financement à court terme	4 165	2 924	3 675
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
de la Société	36 683	15 581	17 562
du gouvernement du Québec	59 646	77 991	57 448
	100 494	96 496	78 685
Amortissement des immobilisations	179 960	210 691	191 696
Autres	-	407	(977)
	1 504 261	1 640 490	1 272 203

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Société de transport de Montréal (ci-après la Société) est constituée en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ, chapitre S-30.01) et a pour responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun, dont le territoire correspond à l'agglomération de Montréal.

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

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

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

Les principales méthodes comptables utilisées sont les suivantes :

a) Périmètre de consolidation

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

b) Méthode de comptabilité

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

c) Utilisation d'estimations

Dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, la direction doit établir des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés aux titres des revenus, des charges, des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

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

d) Conversion des devises

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

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

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

e) Constatation des revenus

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

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

Les subventions incluses dans les revenus d'investissement sont constatées à titre de revenus lors de l'enregistrement des charges et des coûts d'immobilisations auxquels ils se rapportent, dans la mesure où ils ont été autorisés par le cédant et que les critères d'admissibilité sont atteints, sauf si les stipulations dont sont assortis les transferts créent une obligation répondant à la définition d'un passif.

Certains aspects de la norme SP 3410 - *Paiements de transfert*, notamment les questions reliées à la notion d'autorisation des transferts, font actuellement l'objet d'interprétations diverses au sein de la profession comptable, plus particulièrement dans le cas des transferts pluriannuels versés par le gouvernement du Québec. Ces interprétations ont mené les auditeurs à émettre, depuis l'exercice 2013, des opinions divergentes sur les états financiers consolidés de la Société.

Les autres revenus sont comptabilisés lorsque l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée.

f) Placements du fonds d'amortissement

Les placements du fonds d'amortissement sont composés principalement d'obligations et de coupons d'obligations qui sont comptabilisés au coût amorti et sont dévalués lorsque survient une baisse de valeur durable. L'escompte ou la prime à l'acquisition des placements est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire jusqu'à l'échéance du placement auquel cet élément se rapporte.

g) Charges et actif au titre des avantages sociaux futurs

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

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

Les actifs des régimes sont évalués selon une valeur liée au marché établie sur une période de trois ans.

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

Les gains et pertes actuariels, résultant des écarts par rapport aux résultats prévus ou découlant des modifications des hypothèses actuarielles, sont reportés puis amortis sur la durée de service moyenne restante des employés actifs ou sur la période restante d'espérance de vie lorsqu'il n'y a plus d'employés actifs. Au 31 décembre 2015, cette durée de service moyenne restante pondérée est de 12,5 ans alors que la période restante d'espérance de vie pondérée est de 20,5 ans.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

h) Actifs non financiers

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

i) Immobilisations

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

Immeubles	20 et 40 ans
Infrastructures du métro	De 20 à 100 ans
Infrastructures locales et régionales	De 10 à 40 ans
Matériel roulant - voitures de métro	40 et 60 ans
Matériel roulant - bus	5 et 16 ans
Matériel roulant - véhicules de service	De 5 à 25 ans
Améliorations locatives	durée restante du bail
Équipements de bureau et logiciels	5 et 10 ans
Machinerie, outillage et équipements	15 et 20 ans

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

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

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

j) Stocks

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

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

Les frais d'émission de la dette à long terme sont amortis sur la durée des emprunts selon la méthode de l'amortissement linéaire et sont présentés dans l'état consolidé des résultats dans les charges, à titre d'intérêts et frais de financement.

l) Passif au titre des sites contaminés

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

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (SUITE)

m) Instruments financiers dérivés

La Société conclut périodiquement des contrats de swaps de devises, de taux d'intérêt et de marchandises avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie des fluctuations de taux de change, d'intérêt et du prix de certains achats (carburant). Les gains et pertes qui y sont reliés sont constatés dans l'état des résultats au cours de la période où ils sont réalisés et sont présentés avec la charge relative à l'élément couvert. La Société n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

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

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

n) Données budgétaires

L'état consolidé des résultats, l'état de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales consolidé, l'état de l'excédent d'investissement à des fins fiscales consolidé, l'état consolidé de la variation de la dette nette et les charges par objet consolidées comportent une comparaison avec les données budgétaires non consolidées, approuvées le 24 novembre 2014, ajustées conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

3. REDRESSEMENT DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Les subventions sont constatées à titre de revenus lors de l'enregistrement des charges et des coûts d'immobilisations auxquels ils se rapportent, dans la mesure où ils ont été autorisés par le cédant et que les critères d'admissibilité sont atteints, sauf si les stipulations dont sont assortis les transferts créent une obligation répondant à la définition d'un passif.

Certains aspects de la norme SP 3410 - *Paiements de transfert*, notamment les questions reliées à la notion d'autorisation des transferts, font actuellement l'objet d'interprétations diverses au sein de la profession comptable, plus particulièrement dans le cas des transferts pluriannuels versés par le gouvernement du Québec. Dans les états financiers consolidés des exercices 2013 et 2014, la Société a appliqué la note d'information émise le 6 novembre 2013 par le MAMOT et a constaté les revenus d'investissement et les subventions à recevoir seulement lorsque les crédits sont autorisés alors qu'en 2015, elle a redressé ses états financiers afin de s'harmoniser avec la Ville de Montréal en matière de comptabilisation des versements pluriannuels à recevoir du gouvernement du Québec. Ce traitement comptable consiste à constater les revenus de transfert et les subventions à recevoir dès que les conditions du programme d'aide aux immobilisations sont remplies.

L'incidence du redressement sur l'exercice 2015 est une augmentation des subventions de 550,5 M\$ ainsi que des subventions à recevoir et des actifs financiers de 1 335,1 M\$. Ce redressement n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

3. REDRESSEMENT DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

Redressement de l'excédent accumulé consolidé

	2015	2014
Excédent accumulé initialement établi au début	1 637 264	1 481 890
Subventions à recevoir (paiements de transfert)	777 037	779 538
Excédent accumulé redressé au début	2 414 301	2 261 428

Redressement de l'état consolidé des résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2014

	Soldes initialement établis	Augmentation (diminution)	Soldes redressés
REVENUS			
Fonctionnement			
Revenus-clients	599 113	-	599 113
Contribution de l'agglomération de Montréal	384 100	-	384 100
Subventions	268 607	(113 691)	154 916
Contributions régionales	84 166	-	84 166
Autres revenus	55 152	-	55 152
	1 391 138	(113 691)	1 277 447
Investissement			
Contribution de l'agglomération de Montréal	3 427	-	3 427
Subventions	33 012	111 190	144 202
	36 439	111 190	147 629
	1 427 577	(2 501)	1 425 076
CHARGES			
Service bus et métro	1 125 678	-	1 125 678
Service de transport adapté	67 840	-	67 840
Intérêts et frais de financement	78 685	-	78 685
	1 272 203	-	1 272 203
Excédent de l'exercice	155 374	(2 501)	152 873

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

3. REDRESSEMENT DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (SUITE)

Redressement de l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2014

	Soldes initialement établis	Augmentation	Soldes redressés
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse	32 973	-	32 973
Placements du fonds d'amortissement	504 356	-	504 356
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir	4 561	-	4 561
Subventions à recevoir	204 988	777 037	982 025
Contributions régionales à recevoir	77 157	-	77 157
Autres débiteurs	48 373	-	48 373
Actif au titre des avantages sociaux futurs	226 842	-	226 842
	1 099 250	777 037	1 876 287
PASSIFS			
Emprunts temporaires	227 675	-	227 675
Créditeurs et frais courus	211 376	-	211 376
Revenus reportés	67 445	-	67 445
Dette à long terme	2 173 996	-	2 173 996
	2 680 492	-	2 680 492
DETTE NETTE	(1 581 242)	777 037	(804 205)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	2 794 822	-	2 794 822
Stocks	40 253	-	40 253
Autres actifs non financiers	383 431	-	383 431
	3 218 506	-	3 218 506
EXCÉDENT ACCUMULÉ	1 637 264	777 037	2 414 301

4. MODIFICATION DE MÉTHODE COMPTABLE

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a publié, en 2010, une nouvelle norme portant sur la comptabilisation d'un passif au titre de l'assainissement des sites contaminés (SP 3260). Elle définit essentiellement les activités susceptibles d'être visées par un passif ainsi que le moment et la façon d'évaluer ce passif.

Cette norme entraine en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2014 et, par conséquent, la Société a modifié sa méthode comptable applicable à ce passif. La Société a choisi d'appliquer la nouvelle norme de façon prospective. La Société comptabilisait auparavant un passif environnemental en vertu du chapitre SP 3200 - *Passifs* et l'application du nouveau chapitre n'a eu aucun impact sur l'état consolidé des résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2015.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

5. REVENUS-CLIENTS	2015	2014
Service bus et métro	543 849	530 017
Service de transport adapté	5 015	4 463
Revenus régionaux ^(a)	64 346	64 633
	613 210	599 113

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

6. SUBVENTIONS	2015	2014
Fonctionnement		(redressé, note 3)
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	75 318	54 499
Programme d'aide au développement du transport collectif ^(b)	48 544	51 048
Programme de subvention au transport adapté ^(c)	41 229	38 254
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	2 673	2 948
Mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal ^(e)	5 784	7 652
Autres	1 408	515
	174 956	154 916
Investissement		
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes ^(a)	707 785	121 354
Programme d'aide au développement du transport collectif ^(b)	-	229
Programme de financement des infrastructures locales du Québec ^(d)	28 355	21 931
Mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal ^(e)	1 581	688
Autres	1 043	-
	738 764	144 202
	913 720	299 118

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

6. SUBVENTIONS (SUITE)

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

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

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

Ce programme, anciennement sous l'appellation « Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC) », vise à soutenir les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) dans leurs efforts pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population. Il permet aux organismes de transport de recouvrer 50 % des coûts d'exploitation admissibles et, pour certaines années, les coûts d'acquisition d'autobus.

(c) Programme de subvention au transport adapté

En vertu de ce programme, anciennement sous l'appellation « Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (PAGTAPH) », la Société est admissible à une subvention qui comprend une enveloppe indexée de 2 % ainsi qu'un montant alloué en fonction de la croissance des déplacements réalisés jusqu'à concurrence des fonds disponibles.

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

En vertu des pouvoirs conférés à la SOFIL, la Société est admissible à une subvention sur les acquisitions d'immobilisations jugées admissibles par le ministère des Transports. À cette subvention s'ajoute une contribution de l'agglomération de Montréal, portant ainsi la subvention totale en regard aux acquisitions admissibles à 100 %. Les acquisitions dont la demande de subvention impliquait des sommes déjà disponibles ou réservées en date du 31 mars 2010 sont sujettes à une subvention au comptant de 84,5 % du ministère des Transports et de 15,5 % de l'agglomération de Montréal (SOFIL-1). Quant aux acquisitions relatives à des projets approuvés après le 1^{er} avril 2010, elles sont admissibles à une subvention au comptant ou sur service de dette de 85 % du ministère des Transports et de 15 % au comptant de l'agglomération de Montréal (SOFIL-2 et SOFIL-3).

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

En vertu d'une entente avec le ministère des Transports du Québec visant le financement des mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal, ce dernier subventionne la Société pour les coûts encourus à la suite de la bonification de l'offre de service sur les lignes de bus déployées près de l'échangeur Turcot ainsi que sur les boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX. D'autres mesures comme les rabais tarifaires sur les titres offerts à la clientèle et l'amélioration de certaines infrastructures (stations de métro, terminus, voies réservées et stationnements incitatifs) sont financés par l'entremise de cette entente.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

7. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES	2015	2014
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro ^(a)	39 610	40 318
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines ^(a)	4 032	4 533
Quote-part de la taxe sur les carburants ^(b)	18 517	35 931
Intégration tarifaire ^(c)	3 468	2 996
Service de transport adapté ^(d)	390	388
	66 017	84 166

^(a) **Bus et métro**

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

^(b) **Quote-part de la taxe sur les carburants (entente de la Communauté métropolitaine de Montréal)**

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

^(c) **Intégration tarifaire**

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

^(d) **Service de transport adapté**

Aide financière pour chaque déplacement adapté métropolitain admissible.



Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

8. AUTRES REVENUS	2015	2014
Publicité	21 431	21 226
Revenus du fonds d'amortissement	20 960	17 827
Frais administratifs sur vente de cartes OPUS	4 966	4 970
Autres	11 138	11 129
	58 495	55 152

9. INTÉRÊTS ET FRAIS DE FINANCEMENT	2015	2014
Frais de financement à court terme	2 924	3 675
Intérêts sur la dette à long terme	93 572	75 010
	96 496	78 685

10. PLACEMENTS DU FONDS D'AMORTISSEMENT	2015	2014
Encaisse	36 155	14 886
Obligations et coupons d'obligations	568 277	486 909
Intérêts à recevoir	2 643	2 561
	607 075	504 356

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

	2015		2014	
	Obligations et coupons d'obligations	Taux d'intérêt nominal pondéré	Obligations et coupons d'obligations	Taux d'intérêt nominal pondéré
2015	-	-	54 042	2,90 %
2016	111 623	2,72 %	121 719	3,57 %
2017	81 049	3,13 %	66 428	3,05 %
2018	26 131	2,92 %	23 159	3,14 %
2019	128 709	3,76 %	82 577	3,44 %
2020	64 869	2,94 %	-	-
Plus de 5 ans	155 896	3,74 %	138 984	4,05 %
	568 277	3,33 %	486 909	3,52 %

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

11. SUBVENTIONS À RECEVOIR	2015	2014
Gouvernement du Québec		(redressé, note 3)
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme ^(a)	1 438 125	889 689
Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes	10 620	8 058
Programme de subvention au transport adapté	13 709	18 335
Programme de financement des infrastructures locales du Québec	8 428	50 478
Mesures d'atténuation de la congestion routière dans la grande région de Montréal	16 486	15 284
Programme d'aide au développement du transport collectif	2 607	-
Autres	478	181
	1 490 453	982 025

^(a) Un montant de 85,6 M\$ est relatif au programme SOFIL (93,2 M\$ en 2014).

Les encaissements des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme relativement à la dette à long terme émise au montant de 1 629,9 M\$ (1 079,9 M\$ en 2014) s'établissent comme suit :

	2015		2014	
	Encaissements	Taux d'intérêt nominal pondéré	Encaissements	Taux d'intérêt nominal pondéré
2015	-	-	145 308	4,10 %
2016	195 630	3,92 %	140 235	4,08 %
2017	189 851	3,89 %	137 358	4,07 %
2018	163 082	3,73 %	111 525	3,89 %
2019	163 986	3,73 %	111 525	3,89 %
2020	137 927	3,48 %	-	-
De 1 à 5 ans	850 476	3,77 %	645 951	4,02 %
De 6 à 10 ans	397 612	3,25 %	263 935	3,35 %
11 et plus	381 834	3,54 %	169 995	3,38 %
	1 629 922	3,59 %	1 079 881	3,71 %

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

12. CONTRIBUTIONS RÉGIONALES À RECEVOIR	2015	2014
Reliées aux déplacements sur le réseau du métro	19 988	20 230
Reliées aux déplacements sur les lignes de bus métropolitaines	1 987	2 174
Quote-part de la taxe sur les carburants	575	51 264
Intégration tarifaire	3 460	3 468
Service de transport adapté	66	21
	26 076	77 157

13. AUTRES DÉBITEURS	2015	2014
Revenus régionaux	5 715	9 101
Réclamations de taxes aux gouvernements	9 638	7 802
Comptes clients généraux	54 096	31 470
	69 449	48 373

Une provision pour mauvaises créances de 7,5 M\$ (8,5 M\$ en 2014) a été déduite des comptes clients généraux.

14. ACTIF AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS	2015	2014
Régimes de retraite à prestations déterminées	159 050	354 609
Autres types de régimes	(135 286)	(127 767)
	23 764	226 842

Les charges relatives aux régimes à prestations déterminées se chiffrent à 285,4 M\$ (-23 M\$ en 2014). Voir la présente note au point f.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

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

a) Description des régimes

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

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

Les cotisations sont calculées sur le salaire de base. Pour le Régime 1992, le taux est de 6 % pour les employés et de 12,3 % pour la Société alors que pour le Régime CSN, le taux est de 7,8 % pour les employés et de 9,7 % pour la Société.

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

L'évaluation actuarielle la plus récente des régimes de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2014.

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

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

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

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

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

	2015		2014	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Valeur actuarielle des actifs des régimes (voir d)	4 203 140	-	3 804 935	-
Obligation au titre des prestations constituées (voir e)	(4 067 515)	(144 674)	(3 828 070)	(146 574)
Situation de capitalisation (déficit)	135 625	(144 674)	(23 135)	(146 574)
Pertes actuarielles non amorties	181 226	9 388	377 744	18 807
Actif (passif) au titre des prestations constituées	316 851	(135 286)	354 609	(127 767)
Provision pour moins-value	(157 801)	-	-	-
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs	159 050	(135 286)	354 609	(127 767)

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

	2015		2014	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Valeur actuarielle des actifs des régimes	1 138	-	1 272	-
Obligation au titre des prestations constituées	(23 314)	(144 674)	(24 407)	(146 574)
Déficit de capitalisation	(22 176)	(144 674)	(23 135)	(146 574)

d) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	2015		2014	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Solde au début de l'exercice	3 804 935	-	3 478 772	-
Cotisations de l'exercice	121 139	4 922	114 225	4 384
Rendement prévu des actifs des régimes	225 529	-	206 106	-
Prestations versées	(212 144)	(4 922)	(200 193)	(4 384)
Gain survenu dans l'exercice sur le rendement prévu des actifs des régimes	263 681	-	206 025	-
Solde à la fin de l'exercice	4 203 140	-	3 804 935	-
Juste valeur des actifs des régimes	4 387 510	-	4 095 580	-

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

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

e) Obligation au titre des prestations constituées

	2015		2014	
	Régimes de retraite ^(a)	Autres types de régimes	Régimes de retraite ^(a)	Autres types de régimes
Solde au début de l'exercice	3 828 070	146 574	3 360 800	135 705
Coût des services rendus au cours de l'exercice	110 981	6 221	113 152	6 037
Coût des modifications de l'exercice	1 550	(2 491)	-	-
Prestations versées	(212 144)	(4 922)	(200 193)	(4 384)
Intérêts débiteurs sur l'obligation	226 221	6 271	198 839	6 145
Perte (gain) survenu dans l'exercice sur l'obligation	112 837	(6 979)	355 472	3 071
Solde à la fin de l'exercice	4 067 515	144 674	3 828 070	146 574

(a) Au 31 décembre 2015, l'obligation au titre des prestations constituées des régimes de retraite comprend une obligation implicite de 517,9 M\$ (315,7 M\$ au 31 décembre 2014).

f) Composantes de la charge des régimes à prestations déterminées

	2015		2014	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Coût des services rendus au cours de l'exercice	110 981	6 221	113 152	6 037
Coût des modifications de l'exercice	1 550	(2 491)	-	-
Cotisations des employés	(43 721)	-	(46 633)	-
Pertes non amorties constatées en diminution de modifications	-	307	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	45 674	2 133	33 245	1 807
Charge au titre des avantages de retraite	114 484	6 170	99 764	7 844
Intérêts débiteurs sur l'obligation	226 221	6 271	198 839	6 145
Rendement prévu des actifs des régimes	(225 529)	-	(206 106)	-
(Revenu) charge d'intérêt	692	6 271	(7 267)	6 145
Variation de la provision pour moins-value	157 801	-	(129 480)	-
Charge totale	272 977	12 441	(36 983)	13 989

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

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

g) Principales hypothèses

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	2015		2014	
	Régimes de retraite	Autres types de régimes	Régimes de retraite	Autres types de régimes
Taux d'inflation à long terme	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Taux d'actualisation	6,49 %	4,00 %	5,99 %	4,25 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	6,50 %	-	6,00 %	-
Taux de croissance des salaires	2,56 %	2,50 %	2,50 %	2,96 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	-	7,60 %	-	7,71 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	-	5,50 %	-	5,48 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	2024	-	2024

h) Loi favorisant la santé financière des régimes de retraite

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

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

Compte tenu de la situation des Régimes 1992 et CSN, ces derniers ont opté pour le report du début de la période de négociation jusqu'au 1^{er} janvier 2016 quant à leur restructuration, ce qui causera un impact sur les résultats des exercices futurs.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

15. EMPRUNTS TEMPORAIRES

La Société dispose d'une autorisation d'emprunts pour ses charges d'exploitation courante et celles effectuées en vertu d'un règlement d'emprunt jusqu'à concurrence de 600 M\$ (600 M\$ en 2014).

De ce montant, une somme de 500 M\$ peut être empruntée, en tout ou en partie, au moyen de billets, acceptations bancaires ou autres titres pouvant être négociés auprès des banques à charte ou sur le marché libre des emprunts à court terme à un taux n'excédant pas le taux préférentiel des banques à charte majoré de 2 %. Le terme de remboursement de chacun des billets, acceptations bancaires ou autres titres ne doit pas excéder un an, à compter de leur date d'émission. Au 31 décembre 2015, la valeur nominale des émissions en papier commercial totalise 205 M\$ (228 M\$ en 2014) et le taux moyen sur ces emprunts temporaires est de 0,83 % (1,21 % en 2014).

La Société dispose également d'une marge de crédit avec privilège d'utilisation sous forme de billets à demande de 100 M\$. Le taux d'intérêt accordé sur cette marge de crédit est le taux de base de l'institution bancaire majoré de 0,30 %, calculé au jour le jour et payable le dernier jour de chaque mois. Au 31 décembre 2015 et 2014, la marge de crédit est inutilisée et porte intérêt à un taux moyen de 3,09 % (3,30 % en 2014).

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

16. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS	2015	2014
Fournisseurs et frais courus	112 526	118 840
Salaires et charges sociales	66 487	63 498
Intérêts courus sur la dette à long terme	17 720	13 716
Dépôts et retenues de garantie	2 266	2 404
Passif au titre des sites contaminés ^(a)	4 896	5 052
Autres	6 003	7 866
	209 898	211 376

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

17. REVENUS REPORTÉS	2015	2014
Titres de transport	22 456	21 715
Subventions ^(a)	17 211	38 079
Redevances publicitaires	5 142	5 200
Loyers	2 162	2 451
	46 971	67 445

^(a) Un montant de 16,7 M\$ est relatif au programme SOFIL (34,1 M\$ en 2014).

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

18. DETTE À LONG TERME	2015	2014
Obligations, emprunts et emprunts bancaires, à des taux d'intérêt fixes qui varient de 0,00 % à 6,04 % (1,10 % à 5,85 % en 2014), échéant de février 2016 à juin 2035	2 930 100	2 173 996

La dette à long terme est constituée d'obligations, d'emprunts et d'emprunts bancaires qui sont des obligations directes et générales de la Société. La *Loi sur les sociétés de transport en commun* prévoit que l'agglomération de Montréal est garante des engagements et obligations de la Société, ce qui inclut la dette à long terme contractée par la Société.

Depuis la sanction de la *Loi modifiant la Loi sur la Régie du logement et diverses lois concernant le domaine municipal*, chapitre 42 des lois de 2010, la Société emprunte auprès de Financement Québec la portion des investissements prévus être subventionnés par le gouvernement du Québec.

La Société utilise des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt pour des emprunts totalisant 159,9 M\$ (159,9 M\$ en 2014). Ces swaps éliminent les risques de taux de change et d'intérêt.

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

Année d'échéance	2015				2014	
	Dollars canadiens ^(a)	À refinancer	Échéance nette	Taux d'intérêt nominal pondéré	Dollars canadiens ^(a)	Taux d'intérêt nominal pondéré
2015	-	-	-	-	103 765	3,19 %
2016	256 146	58 933	197 213	3,79 %	147 308	3,66 %
2017	446 705	17 655	429 050	3,92 %	343 508	4,35 %
2018	145 736	4 800	140 936	3,15 %	87 091	3,08 %
2019	441 487	21 079	420 408	4,43 %	383 988	4,59 %
2020	352 800	52 755	300 045	4,04 %	-	-
De 1 à 5 ans	1 642 874	155 222	1 487 652	3,99 %	1 065 660	4,13 %
De 6 à 10 ans	788 377	206 793	581 584	3,82 %	806 604	4,11 %
11 ans et plus	498 849	56 450	442 399	3,91 %	301 732	4,26 %
	2 930 100	418 465	2 511 635	3,93 %	2 173 996	4,14 %

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

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

18. DETTE À LONG TERME (SUITE)	2015	2014
Variation de la dette à long terme		
Solde au début de l'exercice	2 173 996	2 127 443
Nouveaux emprunts ^(b)	467 442	265 350
Transfert de la dette à long terme relative au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval (note 19)	419 585	-
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(130 923)	(218 797)
Solde à la fin de l'exercice	2 930 100	2 173 996
Répartition de la dette à long terme		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	607 075	504 356
Montants à la charge de la Société, garantis par l'agglomération de Montréal	693 103	589 759
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme émise - gouvernement du Québec	1 629 922	1 079 881
	2 930 100	2 173 996

^(b) En 2015, un montant de 305,8 M\$ (153,5 M\$ en 2014) a été emprunté auprès de Financement Québec. Les autres emprunts sont contractés auprès de la Ville de Montréal pour un montant de 131,5 M\$ (111,9 M\$ en 2014) et d'Investissement Québec (décret 280-2015) pour un montant de 30,1 M\$ (0 M\$ en 2014) afin de financer les dépôts pour l'achat des voitures de métro. Ce montant sera remboursé à Investissement Québec au plus tard le 31 mars 2017.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

19. IMMOBILISATIONS	Solde au 2014-12-31	Augmentation	Cession/ radiation	Solde au 2015-12-31
Coût				
Terrains	35 319	14 255	-	49 574
Immeubles	520 620	105 750	16 909	609 461
Infrastructures du métro	1 780 807	641 925	43	2 422 689
Infrastructures locales et régionales	51 206	5 877	2 052	55 031
Matériel roulant – voitures de métro	512 440	7 973	-	520 413
Matériel roulant – bus	962 570	3 864	12 310	954 124
Matériel roulant – véhicules de service	65 422	2 818	1 300	66 940
Améliorations locatives	6 429	4 221	-	10 650
Équipements de bureau et logiciels	155 777	33 235	2 163	186 849
Machinerie, outillage et équipements	188 130	10 377	665	197 842
	4 278 720	830 295	35 442	5 073 573
Immobilisations en cours	350 649	54 220	-	404 869
	4 629 369	884 515	35 442	5 478 442
Amortissement cumulé				
Immeubles	139 991	18 286	16 909	141 368
Infrastructures du métro	609 655	82 330	43	691 942
Infrastructures locales et régionales	22 927	3 402	2 052	24 277
Matériel roulant – voitures de métro	463 924	7 210	-	471 134
Matériel roulant – bus	390 477	61 222	12 304	439 395
Matériel roulant – véhicules de service	46 763	3 625	1 298	49 090
Améliorations locatives	1 387	1 260	-	2 647
Équipements de bureau et logiciels	85 744	19 875	2 163	103 456
Machinerie, outillage et équipements	73 679	13 481	665	86 495
	1 834 547	210 691	35 434	2 009 804
Valeur comptable nette	2 794 822			3 468 638

Des intérêts pour un montant de 23,1 M\$ (19,2 M\$ en 2014) ont été capitalisés au coût des immobilisations en cours.

Au cours de l'exercice, des immobilisations entièrement subventionnées au coût de 592,9 M\$ ont été cédées par l'AMT à la Société, relativement au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval. Une dette à long terme de 419,6 M\$ a aussi été transférée de l'organisme cédant et la Société a émis une dette à long terme de 172,9 M\$ pour financer la portion restante. Un solde de 0,4 M\$ est à financer. Les périodes d'amortissement ont été déterminées en fonction des durées de vie utile restantes au moment du transfert. À l'état consolidé des flux de trésorerie, les acquisitions d'immobilisations et l'émission de dette à long terme ont été réduits d'un montant de 419,6 M\$ correspondant au solde des emprunts de l'AMT assumés par la Société.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

20. AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS	2015	2014
Dépôts pour l'achat de voitures de métro ^(a)	418 151	350 038
Perte sur contrat de change ^(b)	12 796	12 796
Frais d'émission de la dette à long terme	4 445	10 319
Autres dépôts pour l'achat d'immobilisations	37 354	7 475
Frais payés d'avance	1 594	1 747
Autres	917	1 056
	475 257	383 431

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

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

21. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE	2015	2014
Variation nette des éléments hors caisse		(redressé, note 3)
Contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir	(9 749)	19 762
Subventions à recevoir	(508 428)	4 031
Contributions régionales à recevoir	51 081	(31 989)
Autres débiteurs	(21 076)	(1 574)
Actif au titre des avantages sociaux futurs	203 078	(94 970)
Créditeurs et frais courus	(1 478)	2 679
Revenus reportés	(20 474)	(9 217)
Stocks	(804)	2 137
Autres actifs non financiers (excluant les dépôts pour l'achat de voitures de métro, les frais d'émission de la dette à long terme et les autres dépôts pour l'achat d'immobilisations)	292	(31)
	(307 558)	(109 172)
Autres renseignements		
Intérêts payés sur les emprunts temporaires non attribués aux immobilisations en cours	2 924	3 675
Intérêts payés sur la dette à long terme (incluant les intérêts capitalisés)	110 882	92 324
Transfert des immobilisations relatives au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval (note 19)	(419 585)	-
Transfert de la dette à long terme relative au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval (note 18)	419 585	-

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

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

22. INSTRUMENTS FINANCIERS

Utilisation d'instruments financiers dérivés

La Société utilise des instruments financiers dérivés dans le but de réduire les risques liés à la fluctuation des taux de change, des taux d'intérêt auquel l'expose sa dette à long terme ainsi que du risque de marchandises sur le prix du carburant. Elle n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

Positions de change et d'intérêt

Au 31 décembre 2015, en considérant l'utilisation des contrats de swaps de devises et de taux d'intérêt, la totalité des emprunts de la Société sont libellés en dollars canadiens et portent intérêt à taux fixe.

Risque de crédit

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

Risque de liquidité

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

Juste valeur

La juste valeur de l'encaisse, de la contribution de l'agglomération de Montréal à recevoir, des subventions à recevoir autres que les débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, des contributions régionales à recevoir, des autres débiteurs, des emprunts temporaires ainsi que des créditeurs et frais courus se rapprochent de leur valeur comptable en raison de l'échéance prochaine de ces instruments financiers.

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

	2015		2014	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
Placements du fonds d'amortissement (note 10)	611 576	607 075	516 514	504 356
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme (note 11)	1 742 899	1 629 922	1 162 125	1 079 881
Dette à long terme (note 18)	3 167 748	2 930 100	2 378 558	2 173 996

La juste valeur des placements du fonds d'amortissement correspond au montant auquel ils pourraient être échangés sur le marché entre parties indépendantes. La juste valeur des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme ainsi que la juste valeur de la dette à long terme sont fondées essentiellement sur le calcul des flux monétaires actualisés en utilisant les taux de rendement ou le cours du marché en fin d'exercice d'instruments similaires ayant la même échéance. La juste valeur des swaps de devises et de taux d'intérêt reflète le montant que la Société encaisserait ou débourserait si ces contrats étaient terminés à cette date. Au 31 décembre 2015, la juste valeur des passifs financiers associés aux swaps de devises et de taux d'intérêt se chiffre à 30,8 M\$ (40,2 M\$ en 2014) et est comprise dans les montants de la dette à long terme.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

23. ENGAGEMENTS

a) Baux à long terme

La Société s'est engagée à verser une somme de 90,4 M\$, en vertu de baux immobiliers à long terme échéant du 28 février 2016 au 31 mai 2024. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 15,8 M\$ pour 2016, 15 M\$ pour 2017, 13,6 M\$ pour 2018, 10,4 M\$ pour 2019, 10 M\$ pour 2020 et 25,6 M\$ pour les années 2021 à 2024.

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

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

Le solde résiduel de ce contrat au 31 décembre 2015 est de 43,3 M\$. Relativement à ce contrat, la Société prévoit verser 19,3 M\$ en 2016, 6,5 M\$ en 2017, 11,8 M\$ en 2018 et 1,9 M\$ en 2019, 2020 et 2021.

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

La Société a adjugé un contrat d'acquisition de bus hybrides diesels-électriques à plancher surbaissé qui s'échelonne de 2013 à 2016 dans le cadre d'un processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec. Le nombre maximum attribuable à la Société était de 203 bus d'ici 2016, dont un engagement ferme pour 27 bus en 2016, soit une somme représentant 23,3 M\$.

La Société a également exercé les options de prolongation du contrat pour les années 2017 et 2018 pour un maximum de 231 autobus à acquérir dans ces périodes. Selon cette prévision, la Société s'engage à verser une somme maximale de 220,9 M\$ de 2017 à 2018.

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

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

Afin d'opérer sous sa gouverne un bureau de projets, responsable de la réalisation du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro, la Société a adjugé un contrat en 2011 à une firme spécialisée dont une option de renouvellement a été exercée en 2014. Au 31 décembre 2015, le solde résiduel autorisé de ce contrat est de 34,7 M\$. Les versements actuellement prévus sont de 17,3 M\$ en 2016, 13,4 M\$ en 2017, 2,5 M\$ en 2018, 1,3 M\$ en 2019 et 0,2 M\$ en 2020.

e) Commande centralisée du métro

La Société a octroyé en 2012 un contrat avec une firme spécialisée pour la fourniture de services de soutien technique, la prise en charge en exploitation de la commande centralisée de la Société et le transfert de compétences, de connaissances, d'habiletés et du savoir-faire de la firme jusqu'en 2017. Ce contrat a un solde résiduel au 31 décembre 2015 de 9,5 M\$. De ce montant, la Société prévoit verser 5,8 M\$ en 2016 et 3,7 M\$ en 2017.

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

23. ENGAGEMENTS (SUITE)

f) Swap de marchandises (carburant)

Afin de se prémunir en partie des variations de prix du carburant, la Société a négocié des ententes (4 contrats de swaps) avec des institutions financières pour la période se terminant en décembre 2018. En fonction des contrats de swaps, au 31 décembre 2015, la Société s'est engagée à payer 0,7917 \$/litre sur 10,9 millions de litres, 0,8093 \$/litre sur 37,3 millions de litres, 0,7581 \$/litre sur 11,3 millions de litres et 0,6268 \$/litre sur 62,3 millions de litres, ce qui porte l'engagement à un volume de 121,8 millions de litres au montant total de 86,4 M\$.

g) Contrat d'acquisition de voitures de métro

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

Le solde résiduel du contrat au 31 décembre 2015 est de 1 245,1 M\$. Les sommes relatives aux livraisons à venir s'échelonnent comme suit : 185,8 M\$ en 2016, 499,5 M\$ en 2017, 357,6 M\$ en 2018, 11,7 M\$ en 2019 et 190,5 M\$ en 2020.

24. ÉVENTUALITÉS

a) Réclamations éventuelles

Le total des montants réclamés par les parties demanderesse s'établit à 38,4 M\$ (47,9 M\$ en 2014). Ces réclamations sont constituées d'un recours collectif totalisant 5,2 M\$. Quant au solde des réclamations de 33,2 M\$, il est constitué de recours entrepris par des personnes morales et physiques en matière contractuelle et extracontractuelle. Au 31 décembre 2015, la Société a provisionné un montant jugé suffisant relatif à ces réclamations.

b) Obligations environnementales

La Société, à titre de propriétaire de terrains contaminés, pourrait être tenue de poser certains gestes pour se conformer à la *Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains* (2002, chapitre 11). Il pourrait s'agir de caractériser et, si requis, de réhabiliter des terrains. Elle a élaboré un plan d'intervention qui comprend des études de caractérisation, des suivis de la qualité des eaux souterraines et des travaux de réhabilitation afin de se conformer à la loi. La Société comptabilise un passif au titre des sites contaminés dont elle est responsable de la décontamination lorsqu'il existe une norme environnementale, que la contamination dépasse cette norme, qu'il est prévu que des avantages économiques seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable des montants en cause.

25. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

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

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

	2015	2014
		(redressé, note 3)
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	-	3 932
Excédent de fonctionnement affecté	999	999
Fonds de roulement	7 000	6 528
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés	6 057	1 251
Financement des investissements en cours	4 312	(13 215)
Dépenses constatées à pourvoir	17 268	209 713
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	2 812 518	2 205 093
	2 848 154	2 414 301

Conformément au modèle élaboré par le MAMOT, la Société présente certaines informations financières établies à des fins fiscales. Outre la ventilation de l'excédent accumulé dans différents postes définis ci-dessous, ces informations financières sont reflétées aux conciliations des excédents de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales ainsi qu'à l'endettement total net à long terme présenté au tableau 2.

Variation des postes de l'excédent accumulé

Excédent de fonctionnement non affecté

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

	2015	2014
Solde au début de l'exercice	3 932	-
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	3 932
Affectation aux activités de fonctionnement	(3 932)	-
Solde à la fin de l'exercice	-	3 932

Excédent de fonctionnement affecté

L'excédent de fonctionnement affecté comprend la partie de l'excédent accumulé dont l'utilisation est réservée par résolution à des fins précises.

	2015	2014
Solde au début et à la fin de l'exercice	999	999

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé (suite)

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

Fonds de roulement

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

	2015	2014
Solde au début de l'exercice	6 528	6 052
Contribution des activités de fonctionnement	472	476
Solde à la fin de l'exercice	7 000	6 528

Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés

Ce poste représente l'ensemble des sommes disponibles à la suite de la fermeture des règlements d'emprunts.

	2015	2014
Solde au début de l'exercice	1 251	1 251
Contribution aux activités d'investissement	25 806	-
Utilisation des activités d'investissement	(21 000)	-
Solde à la fin de l'exercice	6 057	1 251

Financement des investissements en cours

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

	2015	2014
Solde au début de l'exercice	(13 215)	(32 470)
Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	43 333	19 255
Fermeture des règlements d'emprunts	(25 806)	-
Solde à la fin de l'exercice	4 312	(13 215)

(redressé, note 3)

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé (suite)

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

Dépenses constatées à pourvoir

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

	2015	2014
Solde au début de l'exercice	209 713	110 985 (redressé, note 3)
Variation de l'exercice	(192 445)	98 728
Solde à la fin de l'exercice	17 268	209 713

Tableau 1 - Excédent accumulé consolidé (suite)

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

Investissement net dans les immobilisations et autres actifs

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

	2015	2014
		(redressé, note 3)
Solde au début de l'exercice	2 205 093	2 174 611
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	884 515	288 536
Financement	(132 625)	(122 361)
	751 890	166 175
Activités de fonctionnement		
Immobilisations	(210 699)	(191 708)
Financement	(36 485)	93 735
Contribution au fonds d'amortissement, incluant les revenus de 21 M\$ (17,8 M\$ en 2014)	102 719	109 380
Remboursement de la dette à long terme à même le fonds d'amortissement	-	(147 100)
	(144 465)	(135 693)
Solde à la fin de l'exercice	2 812 518	2 205 093
Composition		
Éléments d'actif		
Fonds d'amortissement	607 075	504 356
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme	1 629 922	1 079 881
Immobilisations	3 468 638	2 794 822
	5 705 635	4 379 059
Éléments de passif		
Dette à long terme	(2 930 100)	(2 173 996)
Prêt d'Investissement Québec (note 18)	30 079	-
Activités de fonctionnement à financer	6 904	30
	(2 893 117)	(2 173 966)
	2 812 518	2 205 093

Tableau 2 - Endettement total net à long terme consolidé

Au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars)

	2015	2014
Dette à long terme		(redressé, note 3)
Obligations, emprunts et emprunts bancaires	2 930 100	2 173 996
Ajouter		
Activités d'investissement à financer à long terme	(4 312)	13 215
Activités de fonctionnement à financer à long terme	(6 904)	(30)
Déduire		
Montants accumulés au fonds d'amortissement	(607 075)	(504 356)
Débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme émise	(1 629 922)	(1 079 881)
	681 887	602 944



**Publié par la Société
de transport de Montréal**

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

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

stm.info