

Budget 2025

DÉPOSÉ ET MIS À JOUR AU

conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal
le 6 novembre 2024

PRÉPARÉ PAR

Direction Finances et performance financière
Direction exécutive Finances, approvisionnement, affaires juridiques, normes et conformité et trésorerie

MOT DES DIRIGEANTS

Le réseau de la STM enregistre quotidiennement près de 1,1 million de déplacements. Ce chiffre impressionnant dépasse largement le nombre de trajets effectués chaque jour sur les cinq ponts reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud, ainsi que l'achalandage quotidien du métro de Toronto. Plus que jamais, la mission de la STM, qui consiste à répondre aux besoins de mobilité par un service de transport collectif sécuritaire, performant, humain et accessible, demeure cruciale pour la région métropolitaine. Le budget 2025, qui s'élève à 1,8 G\$, reflète cette priorité.

En 2025, nos importants efforts d'optimisation se poursuivent dans l'ensemble de nos activités. L'an dernier, nous nous étions engagés à réduire nos dépenses de 100 M\$ sur cinq ans, et nous avons déjà réalisé 36 M\$ de ces économies. Nous poursuivrons fermement cet engagement dans l'année qui suit avec 16 M\$ supplémentaires, tout en préservant le niveau de service.

Il est primordial de saluer l'engagement de tous les acteurs du transport collectif qui ont travaillé sans relâche dans les derniers mois pour surmonter les défis de financement, et qui nous permettent aujourd'hui de présenter un budget à l'équilibre. Saluons l'augmentation de la contribution municipale, la conclusion du cadre financier 2025 avec le gouvernement avant l'automne, ainsi que l'augmentation de la taxe d'immatriculation de la CMM. Sans oublier le travail méticuleux de nos équipes, qui ont examiné chaque poste de dépense pour optimiser nos coûts. Grâce à toutes ces contributions, nous présentons un budget avec une hausse minimale de seulement 0,2 % par rapport à l'exercice précédent. Nous respectons pleinement notre engagement de plafonner la croissance de nos dépenses à 3 % par année à partir de 2025, et ce, pour 5 ans.

Toutes ces contributions nous permettent également de maintenir le niveau de service. Nous assurons cette continuité dans un contexte financiers difficile, tout en répondant aux impératifs d'optimisation des dépenses auxquels l'ensemble des acteurs du secteur sont confrontés. Cela dit, il faut reconnaître que cette situation est loin de représenter la vision de notre Plan stratégique organisationnel 2030 où nous avons pour ambition de rendre encore plus attractif le transport collectif par une offre de service augmentée. Il est démontré que l'offre de service est l'un des principaux déterminants internes de l'achalandage du transport collectif. Ainsi, pour continuer d'assurer un transfert modal et répondre encore mieux aux besoins des citoyens, la recette est connue mondialement: il faut augmenter l'offre de service.

Entre temps, nos principales augmentations de dépenses dans ce budget sont allouées à l'amélioration de la qualité notre service, soit à des activités prioritaires en matière de sécurité et d'entretien. L'évolution du contexte social actuel nécessite des ressources additionnelles pour nos équipes de sécurité, en cohérence avec nos investissements fait en 2024 en la matière. De plus, il est impératif de remettre à niveau l'entretien de nos voitures AZUR, reporté ces dernières années. La fiabilité et la continuité du service restent des priorités essentielles, c'est pourquoi nous n'avons pas hésité à augmenter les budgets alloués à ces secteurs.

Conscients de l'importance sociale et environnementale de notre mission, nous continuerons de déployer tous les efforts nécessaires pour garantir l'intégrité de notre service, et l'accroître de manière à le rendre plus attractif, en collaborant avec toutes les parties prenantes afin de trouver un mode de financement durable qui assure le développement du transport collectif.



Éric Alan Caldwell
Président du conseil d'administration



Marie-Claude Léonard
Directrice générale

TABLE DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS	6
Revenus et dépenses	7
Faits saillants	8
LA STM EN BREF	12
Portrait de la STM	13
Gouvernance	14
REVENUS COMMERCIAUX	16
Transgesco S.E.C.	17
PROCESSUS BUDGÉTAIRE	18
Principaux éléments retenus pour l'élaboration du budget	19
ANALYSE DES REVENUS ET DES DÉPENSES	20
Revenus par type 2023-2024-2025	21
Analyse des revenus 2024-2025	22
Dépenses par type 2023-2024-2025	23
Dépenses par mode 2025	24
Répartition des dépenses 2025	25
Analyse des dépenses 2024-2025	26
PERSPECTIVES FINANCIÈRES EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS	27
Impact des investissements sur le service de la dette net	28
ANNEXES	29
Principales pratiques budgétaires	30
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	33
Excédent d'investissement à des fins fiscales	34
Charges par objet	34
Résultats d'exploitation à des fins fiscales	35
Résultats	36
Relation entre les différents fonds de la STM	37
Pratiques de gestion financière	38
INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS	46

NOTE LIMINAIRE

Les montants inscrits dans les tableaux et dans les textes sont arrondis aux milliers ou millions de dollars près ou à l'unité près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté.

Les données prévisionnelles d'une année sont établies à partir des résultats financiers au 31 août de cette même année.

Depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2017 de la nouvelle gouvernance du transport collectif, la majorité des revenus usuels de la STM; soit les revenus clients, les subventions du gouvernement du Québec liées à l'exploitation, les contributions régionales ainsi que la contribution municipale, sont remplacés par un revenu provenant de l'ARTM.

Finalement, une liste des sigles, acronymes et autres abréviations utilisés est présentée à la dernière page de ce document.

FAITS SAILLANTS

REVENUS ET DÉPENSES

REVENUS

(en milliers de dollars)

Revenus provenant de l'ARTM

Rémunération liée à l'exploitation	1 520 253	
Contribution aux immobilisations	195 800	
Services rendus pour l'ARTM	<u>13 241</u>	
		1 729 294

Autres revenus d'exploitation

Quote-part - Transgesco S.E.C.	30 800	
Autres revenus	<u>17 102</u>	<u>47 902</u>

Total des revenus

1 777 196

DÉPENSES

(en milliers de dollars)

Dépenses liées à l'exploitation

Rémunération	1 160 863	
Biens et services	<u>420 533</u>	1 581 396

Dépenses liées aux immobilisations

Service de la dette net	169 984	
Budget spécial d'exploitation	24 416	
Remboursement au fonds de roulement	<u>1 400</u>	<u>195 800</u>

Total des dépenses

1 777 196

FAITS SAILLANTS

Poursuite des optimisations

La STM est hautement consciente des défis auxquels sont confrontés ses principaux bailleurs de fonds pour soutenir le financement du transport collectif. Conséquemment, elle a redoublé d'efforts dans les dernières années pour contenir l'augmentation de ses dépenses. C'est pour cette raison que la STM se fait un devoir de mettre en place des initiatives d'optimisation de ses dépenses et d'en assurer une gestion rigoureuse.

L'an dernier, la STM s'était d'ailleurs engagée, pour les cinq années à venir, à générer 100 M\$ de réduction de ses dépenses récurrente, et ce, sans impacter le niveau de service offert à la clientèle.

De cette cible, 36 M\$ ont déjà été générés en 2024. Avec un budget de 1,8 G\$ en 2025, la STM s'engage à poursuivre cet engagement en générant 16 M\$ additionnel de réductions de ses dépenses récurrentes, sans impacter le niveau de service. Elle poursuivra cet engagement dans les années à venir.

Rappel des efforts de coupes budgétaires de la STM

- 2022 : 27 M\$
- 2023 : 52 M\$
- 2024 : 86 M\$ (dont 36 M\$ en réduction récurrente de ses dépenses)
- 2025 : 16 M\$ (en réduction récurrente de ses dépenses)

Équilibre budgétaire

La STM s'était également engagée à plafonner la croissance de ses dépenses à 3 % par année à partir de 2026, et ce, pour 5 ans. Cet engagement est déjà pleinement rempli en 2025 avec une faible hausse des dépenses de 0,2 % par rapport au budget 2024.

Aussi, pour la première fois depuis la pandémie, la STM est en mesure de boucler son exercice budgétaire sans enregistrer de manque à gagner à pourvoir en cours d'année et présente donc un budget à l'équilibre.

Malgré un contexte financier difficile, la STM a tout de même autorisé l'augmentation de certaines de ses dépenses pour s'assurer de maintenir la qualité du service offert à sa clientèle.

Ainsi, devant l'évolution du contexte social, la STM investit de manière consciencieuse dans l'entretien de ses stations ainsi que son personnel de sécurité. Les dépenses de sécurité sont l'un des seuls postes de dépense qui se voit augmentée et cela témoigne de l'importance que la STM porte au sentiment de sécurité de sa clientèle et de ses employés. C'est ainsi 5,9 M\$ qui s'ajoutent pour permettre notamment l'embauche de personnel de sûreté et de personnel en entretien supplémentaire qui offrent au quotidien un service pour améliorant le sentiment de sécurité de la clientèle.

La qualité du service passe également par la fiabilité des infrastructures et du matériel roulant. Il est primordial d'investir dans l'entretien de nos trains afin d'assurer, voire prolonger, leur durée de vie utile. La STM continuera à investir dans son programme d'entretien majeur des trains AZUR en 2025. Une enveloppe supplémentaire de 5 M\$ permettra d'assurer leur bon fonctionnement et leur durée de vie utile.

FAITS SAILLANTS

Maintien de l'offre de service

Malgré les contraintes budgétaires, la STM parvient à maintenir son offre kilométrique de service en 2025 au même niveau qu'en 2024. Cette situation est un tour de force compte tenu du contexte financier actuel, mais elle ne reflète toutefois pas la vision de la STM établie dans le Plan stratégique organisationnel 2030 qui présente son ambition de rendre encore plus attractif le transport collectif par une offre de service augmentée.

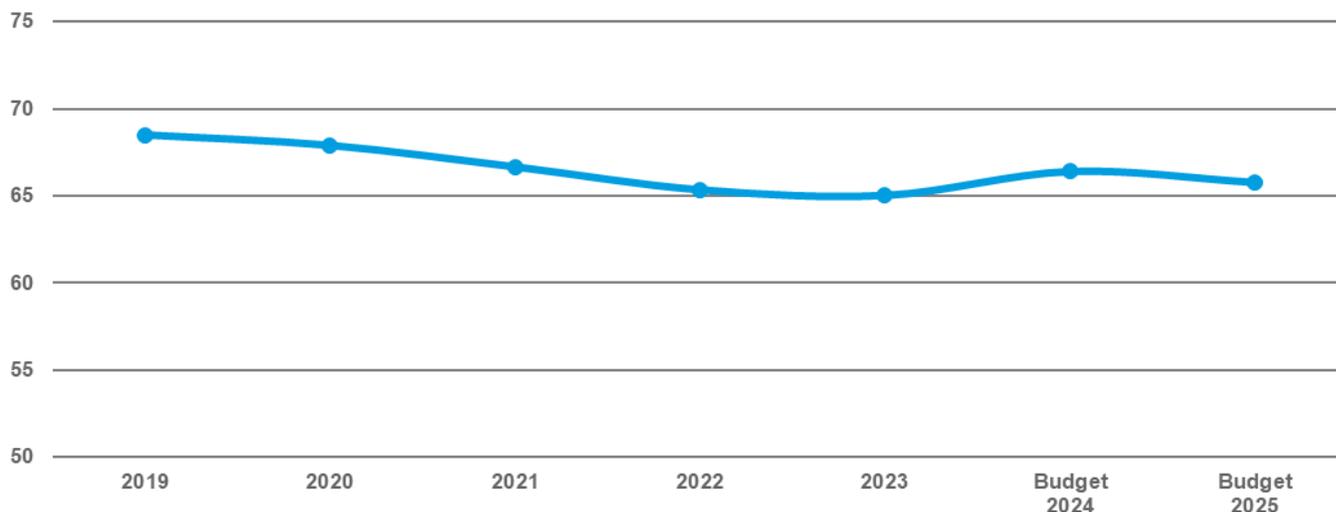
Dans un contexte où l'achalandage dans le réseau atteint près de 1,1 million de déplacements par jour ouvrable, augmenter l'offre de service est nécessaire pour maintenir l'attractivité du service et répondre aux besoins grandissants de la clientèle. En effet, il est démontré par plusieurs études que l'offre de service est l'un des principaux déterminants internes de l'achalandage du transport collectif. Ainsi, pour continuer d'assurer un transfert modal et atteindre tous nos objectifs environnementaux, la recette est connue mondialement: il faut augmenter l'offre de service. Sans compter que le transport collectif offre un impact positif dans la société sur la santé de la population, le développement économique et la réduction des inégalités.

Dans son Plan stratégique organisationnel 2030, la STM établissait clairement les 3 conditions gagnantes pour atteindre cette hausse de service :

- Un cadre financier pluriannuel stable et prévisible qui nous permet de réaliser nos ambitions
- Une gouvernance qui favorise la concertation et instaure une vision métropolitaine claire
- Un virage en matière d'aménagement du territoire et des mesures pour favoriser la densification urbaine

KILOMÉTRAGE COMMERCIAUX BUS

(en millions de km)

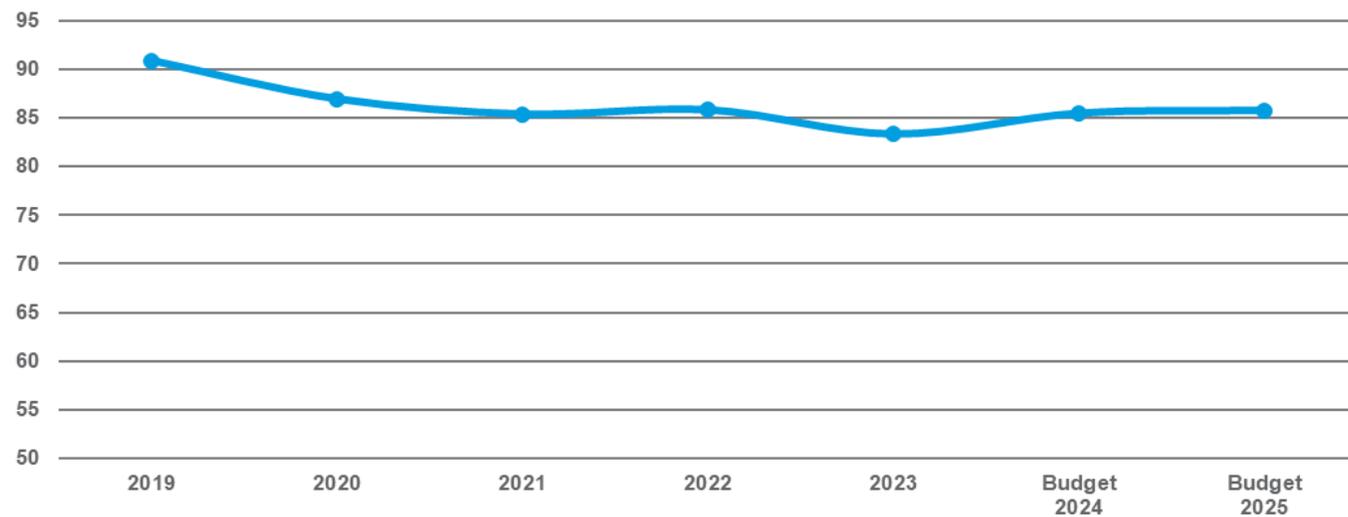


À noter que la faible baisse de kilométrage illustrée dans ce graphique, entre le budget 2024 et le budget 2025, équivaut à un nombre moins important de mesures d'atténuation que la STM met en place au cours de la construction des antennes Anse-à-l'Orme et Deux-Montagnes du REM et qui doivent prendre fin en 2025. Elle s'explique aussi par un nombre moins important de chantiers du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) ayant pour effet une baisse des mesures d'atténuation de Mobilité Montréal.

FAITS SAILLANTS

KILOMÉTRAGE MÉTRO

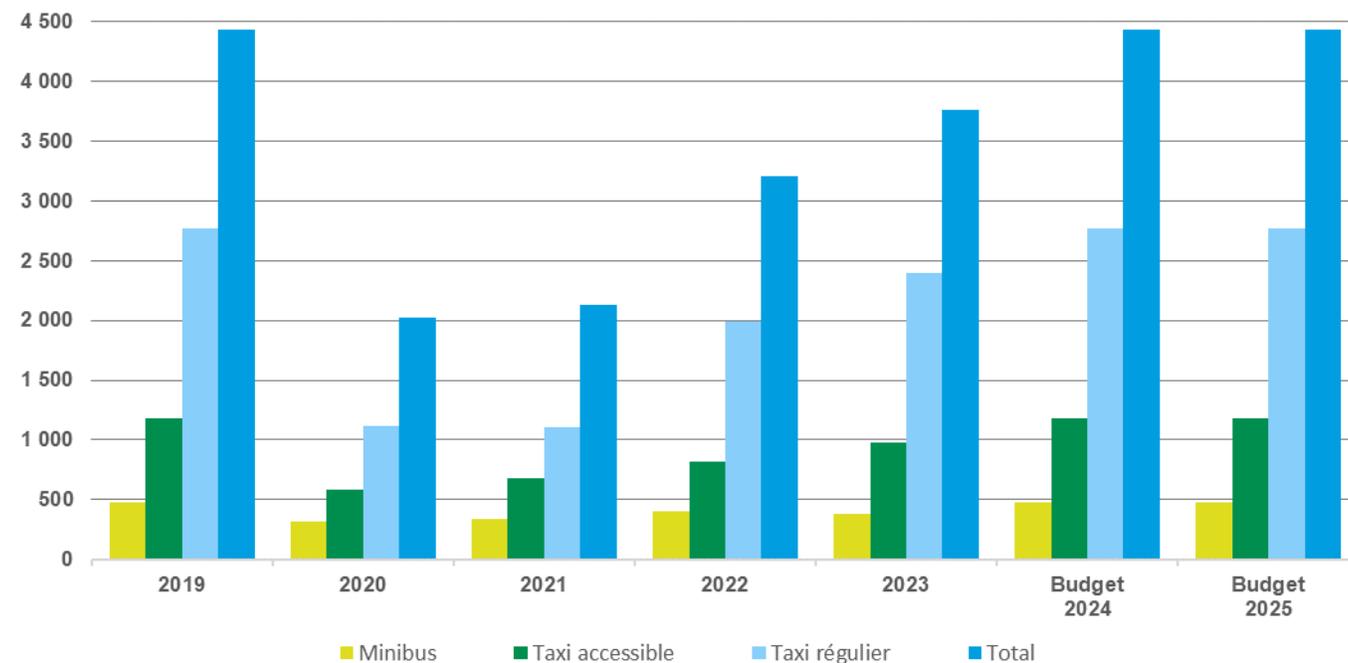
(en millions de km)



Pour ce qui est du réseau du métro, l'offre de service 2024 sera maintenue pour 2025 compte tenu des besoins de mobilité observés sur le terrain, tout en permettant une marge opérationnelle, notamment pour assurer la gestion et la fluidité lors des grands événements estivaux. La STM misera sur une série de mesures additionnelles visant à améliorer la sécurité et la propreté pour renforcer l'expérience de déplacement de sa clientèle dans le métro.

ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS AU TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers de déplacements)

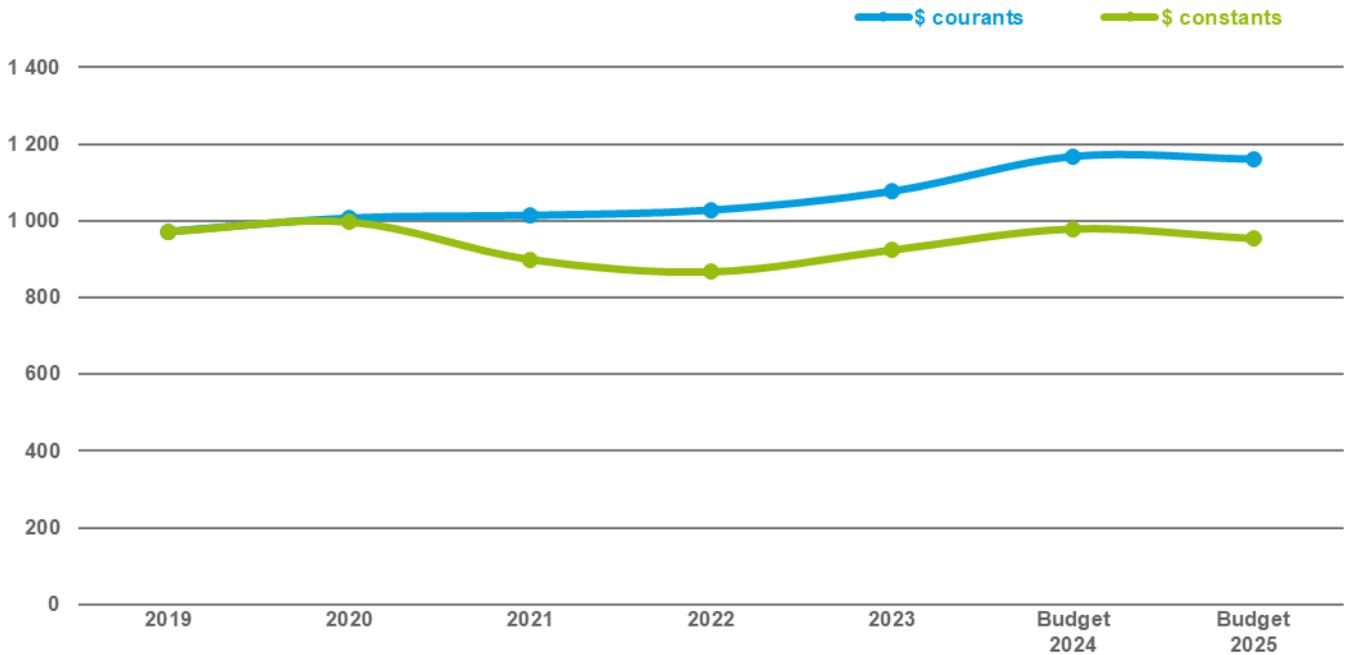


En 2025, le service de transport adapté de la STM maintiendra son niveau de service.

FAITS SAILLANTS

DÉPENSES TOTALES DE RÉMUNÉRATION

(en millions de dollars)



Les mesures d'optimisations déployées permettent de réduire les dépenses totales de rémunération comparativement au budget 2024, et ce, malgré l'indexation des coûts de la main-d'œuvre liée aux conventions collectives et de l'effet de l'inflation sur les biens et services. Rappelons que la plus grande dépense non liée à l'offre de service est la masse salariale soit 65 % du budget total et que celle-ci est conventionnée à 89 %.

LA STM EN BREF

PORTRAIT DE LA STM

1,1 million
Déplacements
par jour

288 millions
Déplacements
en 2023



4 lignes de
métro

71 km
68 stations / 27 accessibles universellement
999 voitures / 639 AZUR
360 MR-73



228 lignes de
bus

1 992 bus / 837 hybrides
41 électriques
16 minibus
500 km² / + de 70 voies réservées
près de 1 400 feux prioritaires



87 minibus transport
adapté

8 fournisseurs de taxis
33 947 clients
3,4 M de déplacements en 2023

8^e entreprise
au Québec

10 586
employés

1,8 G\$
Budget
d'exploitation

25,8 G\$
Investissements
sur 10 ans

GOVERNANCE

La STM développe et offre un service public essentiel à la communauté montréalaise en livrant une expérience de mobilité à la fois sécuritaire, accessible, humaine et performante, tout en jouant un rôle clé dans la lutte contre les changements climatiques.

Depuis la création de l'ARTM, le 1^{er} juin 2017, et la mise en place de la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, la STM évolue dans un environnement organisationnel et financier complexe. Elle est liée par une entente de service avec l'ARTM pour l'exploitation des services sur son territoire et la réalisation de ses projets. Elle reçoit donc ses revenus directement de l'ARTM qui, elle, négocie avec bailleurs de fonds. La planification stratégique du développement du transport collectif, le financement des services et le cadre tarifaire relèvent de l'ARTM.

La STM, à titre de gestionnaire déléguée, est responsable de l'exploitation des infrastructures métropolitaines de transport sur son territoire. Elle collabore également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement métropolitains et réalise les projets pour les infrastructures et les équipements dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle réalise le projet Service rapide par bus (SRB) Pie-IX, prépare le dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue et est maître d'œuvre de sa réalisation. En plus d'être gestionnaire déléguée du système central OPUS, la STM assure aussi, pour l'ARTM, la réalisation du projet des équipements billettiques du REM.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les membres du conseil d'administration sont désignés par le Conseil d'agglomération de Montréal. Ces personnes peuvent être choisies parmi les membres du conseil municipal de la Ville de Montréal, d'un conseil d'arrondissement ou des conseils des autres municipalités dont le territoire est compris dans l'agglomération. Celui-ci peut aussi désigner des membres indépendants. Par ailleurs, trois membres du conseil sont choisis parmi les personnes qui résident dans l'agglomération, dont une est cliente des services de transport adapté et deux autres sont clientes des services de transport collectif. Cette dernière désignation doit permettre de faire accéder au conseil au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

C'est le CA qui exerce les fonctions et les pouvoirs de la STM et en détermine les grandes orientations. Il adopte le plan stratégique organisationnel du transport collectif sur le territoire qu'elle dessert. Il approuve annuellement le budget et le programme des immobilisations.

Le conseil est formé de 10 personnes regroupant cinq femmes et cinq hommes. Six d'entre elles ont le statut d'élu municipal, trois y agissent à titre de représentant de la clientèle et une autre a le statut de membre indépendant.

GOUVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Éric Alan Caldwell

Président

Conseiller de la Ville
District Hochelaga
Arrondissement de Mercier-Hochelaga-
Maisonneuve

Laurence Parent

Vice-Présidente

Conseillère d'arrondissement
District De Lorimier
Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Marie-Claude Baril

Conseillère de l'arrondissement
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles

Alan DeSousa

Maire d'arrondissement
Arrondissement de Saint-Laurent

Sylvain Le May

Membre désigné de la clientèle
du transport adapté

Sylvain Ouellet

Conseiller de la Ville de Montréal
District François-Perreault
Arrondissement de Villeray–Saint-
Michel–Parc-Extension

Claudia Lacroix Perron

Membre désignée de la clientèle
du transport collectif (membre
âgée de moins de 35 ans)

Suzanne Lareau

Membre désignée de la clientèle
du transport collectif

Alex Bottausci

Maire de la Ville de Dollard-des-
Ormeaux

Catherine Morency

Membre indépendante

REVENUS COMMERCIAUX

TRANSGESCO S.E.C.

Créée en 2003, Transgesco S.E.C., est une société en commandite qui a pour mission de générer des revenus non tarifaires et d'améliorer l'expérience client par la gestion d'activités commerciales, technologiques et immobilières. En sommes, Transgesco valorise les actifs de la STM pour que ces revenus soient réinvestis au bénéfice du transport collectif. Pour ce faire, cette entreprise indépendante de la STM développe divers partenariats avec des intervenants du secteur privé en vue d'exercer des activités commerciales connexes au transport collectif.

Le conseil des associés de Transgesco S.E.C. détermine les orientations, adopte le plan stratégique et les plans de développement des affaires, nomme les auditeurs externes et prend acte de ses états financiers.

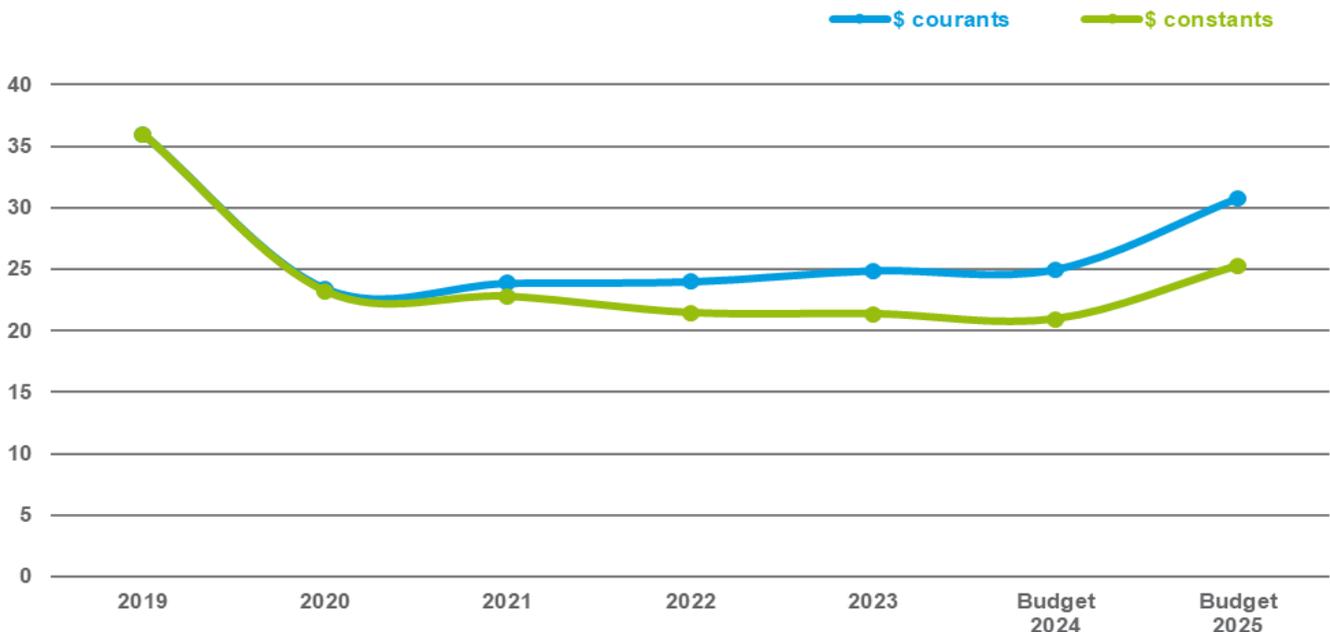
Transgesco contribue présentement au projet du prolongement de la ligne bleue en assurant la gestion immobilière et les opérations du centre d'achat *Le Boulevard*. Elle travaille également sur un plan de développement immobilier de sites contigus aux stations de métro.

Au cours des deux dernières années, des représentations ont été faites auprès des autorités gouvernementales avec l'objectif d'illustrer le potentiel de revenus immobiliers pouvant être réinvestis dans le transport collectif. Les représentations exécutées par Transgesco avaient pour objectif d'obtenir les leviers nécessaires pour réaliser de la valorisation immobilière des actifs de transport collectif. Ainsi, des projets de codéveloppement immobilier pourraient être réalisés en collaboration avec des partenaires privés à même les terrains contigus des stations de métro. Ce levier de financement constitue une vision d'avenir pour les grands projets de transport et s'inspire des meilleures pratiques à l'échelle internationale. Il s'agit d'une opportunité pour développer des milieux de vie attractifs qui faciliteront l'accès au transport collectif, tout en apportant des solutions au financement du transport en commun au cœur de votre ville.

Enfin, Transgesco continuera à collaborer avec l'ensemble de ses partenaires afin de poursuivre le déploiement des nouveaux aribus, des nouveaux commerces dans le métro ainsi qu'à la relance des activités commerciales avec l'objectif d'attirer des clients dans le réseau.

ÉVOLUTION DES REVENUS COMMERCIAUX

(en millions de dollars)



PROCESSUS BUDGÉTAIRE

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS RETENUS POUR L'ÉLABORATION DU BUDGET

Le PSO 2030 de la STM, le Plan de transport annuel de la STM et son cadre financier orientent l'élaboration du budget. Les principes d'une saine gestion des fonds publics, appuyés par les politiques à incidence budgétaire et tout autre élément connu, tels qu'énoncés ci-après, sont également pris en considération dans son élaboration.

Le budget de la STM demeure un intrant principal dans l'évaluation de la contribution de l'agglomération de Montréal, un exercice qui est maintenant soutenu par les principes directeurs de la Politique de financement de l'ARTM.

Il est à noter que depuis 2020, une dérogation à la politique de financement a été approuvée afin que les sociétés de transport obtiennent une enveloppe de rémunération maximale établie sur une base annuelle.

Éléments relatifs aux dépenses

La structure des dépenses reflète le maintien ainsi que l'évolution des activités et des responsabilités de la STM, tout en considérant les choix budgétaires effectués par les unités administratives, les objectifs de rationalisation et les cibles du PSO de la STM.

Lors de la préparation du budget, les dépenses sont évaluées selon les besoins planifiés découlant de l'offre de service prévue. Plus spécifiquement, les secteurs dédiés à l'entretien des véhicules et des infrastructures prévoient leurs ressources en fonction des programmes d'entretien et des plans de production alors que les secteurs dédiés à la livraison du service déterminent leur plan de ressources en fonction de modèles basés sur l'offre de service prévue. Plusieurs services de soutien élaborent également des plans de ressources dans le cadre du processus budgétaire.

Les dépenses intègrent les hausses salariales et les obligations liées aux conventions collectives.

Les frais de financement sont établis en fonction des dépenses d'immobilisations prévues et des stratégies de financement appropriées.

Éléments relatifs aux revenus

La mise en application de la gouvernance métropolitaine confère à l'ARTM la compétence exclusive d'établir le cadre tarifaire et d'assurer le financement des services de transport collectif de la région métropolitaine.

À cette fin, elle verse aux organismes publics de transport en commun (OPTC) de la région métropolitaine une rémunération qui s'établit en fonction des coûts fixes et des coûts variables découlant de la livraison de l'offre de service prévue, des coûts de financement et des dépenses d'investissements non subventionnées.

ANALYSE DES REVENUS ET DES DÉPENSES

REVENUS PAR TYPE 2023-2024-2025

(en milliers de dollars)

	Budget 2025	Budget 2024	Prévision 2024	Réel 2023	Budget 2025 vs 2024 Écart	Budget 2025 vs 2024 Écart %
Revenus provenant de l'ARTM						
Rémunération liée à l'exploitation	1 520 253	1 481 393	1 478 884	1 413 359	38 860	2,6
Contribution aux immobilisations	195 800	187 986	190 086	175 385	7 814	4,2
Services rendus pour l'ARTM	13 241	17 992	14 004	15 148	(4 752)	(26,4)
	1 729 293	1 687 370	1 682 974	1 603 892	41 923	2,5
Risque à pourvoir - mesures d'optimisation						
		35 617				
Risque à pourvoir - pistes à identifier	-	10 336	-	-	(10 336)	(100,0)
	-	45 953	-	-	(10 336)	(22,5)
Autres revenus d'exploitation						
Quote-part - Transgesco S.E.C.	30 800	25 000	29 929	24 897	5 800	23,2
Autres revenus	17 102	14 578	15 894	18 139	2 525	17,3
	47 902	39 578	45 823	43 036	8 325	21,0
Total	1 777 196	1 772 901	1 728 797	1 646 927	4 294	0,2

ANALYSE DES REVENUS 2024-2025

Depuis l'entrée en vigueur, au 1^{er} juin 2017, de la gouvernance du transport collectif, la majorité des revenus de la STM proviennent de l'ARTM.

Revenus provenant de l'ARTM

Rémunération liée à l'exploitation

La rémunération liée à l'exploitation est évaluée en fonction des coûts de la STM, déductions faites des autres revenus liés à l'exploitation générés par les activités de la STM.

L'augmentation de 38,8 M\$ permet de couvrir l'évolution des dépenses d'exploitation. L'équilibre atteint est dû à un effort d'optimisation de tous les secteurs de l'entreprise pour diminuer les dépenses.

Contribution aux immobilisations

L'ARTM rembourse à la STM ses dépenses réelles encourues dans le cadre de la réalisation de ses projets d'investissements des déductions faites aux subventions reçues directement des instances provinciales et fédérales.

L'augmentation de 7,8 M\$ de la contribution de l'ARTM aux immobilisations provient de la progression du service de la dette net pour 6 M\$ et des activités et autres coûts afférents aux investissements pour 1,8 M\$.

Services rendus par l'ARTM

Cette rubrique comprend essentiellement les revenus requis afin de couvrir les coûts convenus avec l'ARTM pour la mise en place des mesures d'atténuation pendant les travaux du REM et du tunnel Louis-Hippolyte-La fontaine, ainsi que toutes les mesures de Mobilité Montréal.

Risque à pourvoir

La STM complète son exercice de planification budgétaire pour 2025 avec un budget à l'équilibre respectant les balises financières de l'ARTM (entente de principe à 3 % de croissance de la rémunération) incluant le maintien de l'offre de service bus et métro.

Autres revenus d'exploitation

Quote-part - Transgesco S.E.C.

Les revenus prévus au budget 2025 de la filiale de la STM sont de 30,8 M\$, soit une augmentation de 5,8 M\$ par rapport au budget 2024. Ceci est en raison d'une augmentation des revenus de publicité de 6,3 M\$ et d'une légère hausse des dépenses de fonctionnement équivalent à 0,5 M\$.

Autres revenus

L'augmentation de 2,5 M\$ des autres revenus est attribuable à la fluctuation des ventes de cartes OPUS.

DÉPENSES PAR TYPE 2023-2024-2025

(en milliers de dollars)

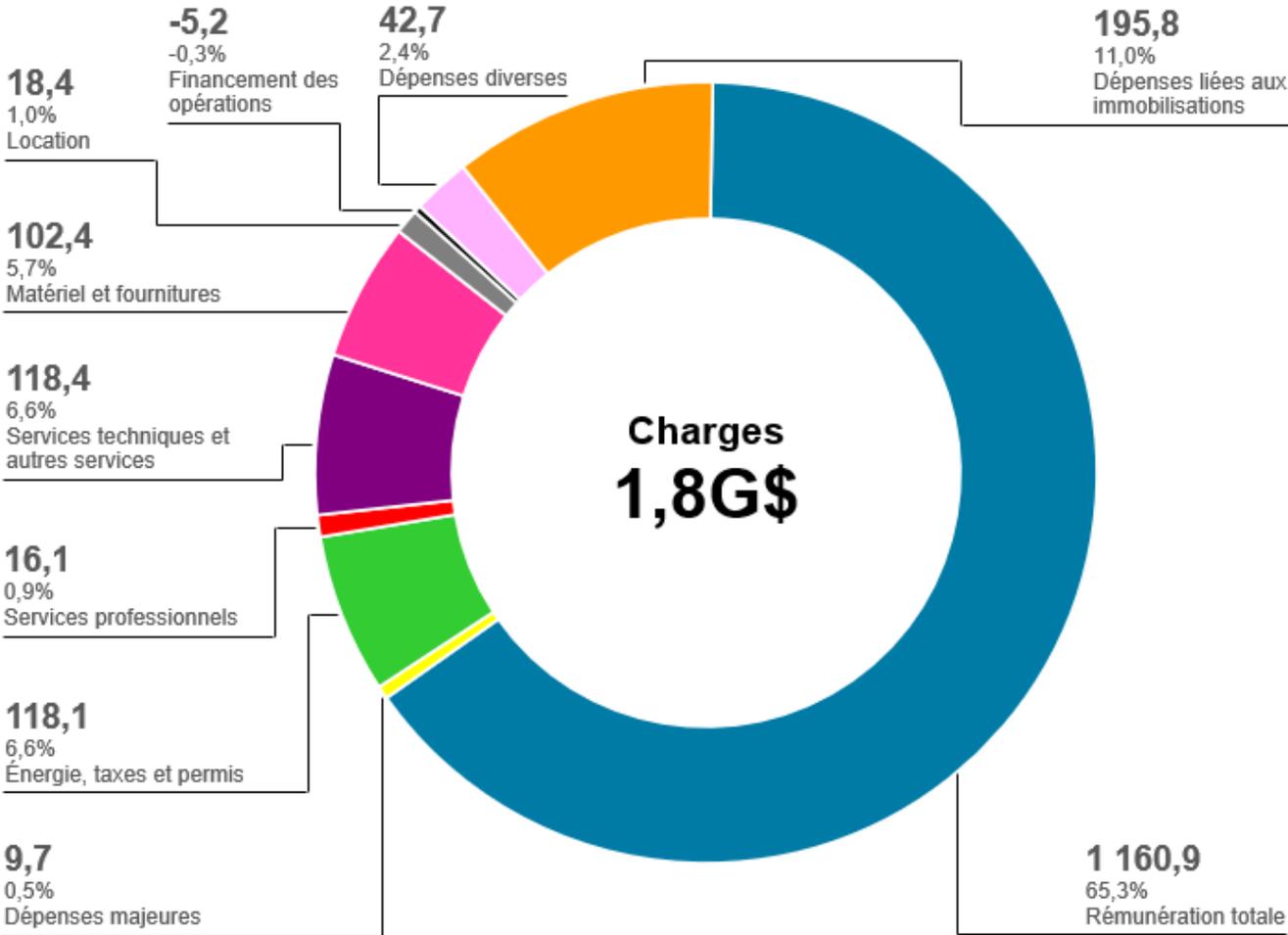
	Budget 2025	Budget 2024	Prévision 2024	Réel 2023	Budget 2025 vs 2024	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération de base	731 273	737 707	713 935	617 199	(6 434)	(0,9)
Heures supplémentaires	47 666	47 128	51 021	68 928	537	1,1
Primes diverses et autres paiements	83 246	82 588	79 865	83 836	658	0,8
Avantages sociaux	171 539	173 485	167 767	175 454	(1 946)	(1,1)
Cotisations aux régimes publics	99 514	99 488	96 603	97 281	26	0,0
Coût de la CNESST	27 626	27 262	24 036	33 672	364	1,3
	1 160 863	1 167 658	1 133 228	1 076 372	(6 794)	(0,6)
Biens et services						
Dépenses majeures	9 670	6 424	9 957	11 457	3 245	50,5
Énergie, taxes et permis	118 107	108 218	109 015	95 983	9 889	9,1
Services professionnels	16 127	18 968	19 843	33 061	(2 842)	(15,0)
Services techniques et autres services	118 351	120 992	108 337	108 899	(2 641)	(2,2)
Matériel et fournitures	102 357	101 340	111 866	109 310	1 017	1,0
Location	18 429	18 660	18 395	13 741	(231)	(1,2)
Financement des opérations	(5 216)	1 734	(4 078)	(4 655)	(6 950)	(400,8)
Dépenses diverses	42 708	40 920	32 148	27 213	1 788	4,4
	420 532	417 258	405 483	395 009	3 275	0,8
	1 581 396	1 584 915	1 538 711	1 471 381	(3 520)	(0,2)
Dépenses liées aux immobilisations						
Service de la dette net						
Dépenses en capital	346 520	411 714	380 869	380 373	(65 194)	(15,8)
Dépenses en intérêts	142 206	190 943	141 905	143 516	(48 736)	(25,5)
Subventions en capital	(246 470)	(313 552)	(277 410)	(286 559)	67 082	(21,4)
Subventions en intérêts	(72 272)	(125 119)	(81 378)	(84 246)	52 847	(42,2)
	169 984	163 986	163 986	153 085	5 998	3,7
Budget spécial d'exploitation						
	24 416	22 600	24 700	22 461	1 816	8,0
Remboursement au fonds de roulement						
	1 400	1 400	1 400	-	-	-
	195 800	187 986	190 086	175 546	7 814	4,2
Total	1 777 196	1 772 901	1 728 797	1 646 927	4 294	0,2

DÉPENSES PAR MODE 2025

(en milliers de dollars)

	Bus	Métro	Transport adapté	Total STM
Dépenses liées à l'exploitation				
Rémunération				
Rémunération de base	434 947	269 999	26 326	731 273
Heures supplémentaires	31 265	14 435	1 965	47 666
Primes diverses et autres paiements	54 955	25 242	3 050	83 246
Avantages sociaux	105 513	60 058	5 968	171 539
Cotisations aux régimes publics	60 647	35 438	3 429	99 514
Coût de la CNESST	17 886	8 642	1 097	27 626
	705 215	413 814	41 835	1 160 863
Biens et services				
Dépenses majeures	7 185	2 151	334	9 670
Énergie, taxes et permis	79 510	36 853	1 744	118 107
Services professionnels	7 415	7 915	797	16 127
Services techniques et autres services	15 401	25 604	77 346	118 351
Matériel et fournitures	57 405	43 841	1 110	102 357
Location	9 475	7 775	1 179	18 429
Financement des opérations	(1 396)	(3 785)	(35)	(5 216)
Dépenses diverses	21 598	19 093	2 018	42 708
	196 593	139 446	84 493	420 532
	901 808	553 260	126 328	1 581 396
Dépenses liées aux immobilisations				
Service de la dette net	45 488	123 350	1 146	169 984
Budget spécial d'exploitation	12 224	11 250	943	24 416
Remboursement au fonds de roulement	820	459	121	1 400
	58 532	135 059	2 209	195 800
Total	960 340	688 319	128 537	1 777 196

RÉPARTITION DES DÉPENSES 2025



ANALYSE DES DÉPENSES 2024-2025

Le budget 2025 présente une croissance globale des dépenses de 4,3 M\$, soit une progression de 0,2 % par rapport au budget 2024.

(en millions de dollars)

Offre de services	5,2	0,3 %
Dépenses liées aux immobilisations	7,8	0,4 %
Dépenses courantes	-8,7	-0,5 %
Total des dépenses	4,3	0,2 %

Offre de services

Dans le cadre de la production de son cahier budgétaire 2025, la STM présente un niveau d'offre de service équivalent à 2024 pour les réseaux bus, métro et transport adapté.

- **Réseau du métro** : total de 85,8 millions de km, soit le maintien du service de base ainsi qu'une amélioration du service se traduisant par des nouvelles mesures afin de favoriser le niveau de propreté et le sentiment de sécurité dans le métro.
- **Réseau des bus** : total de 65,8 millions de km commerciaux, soit une offre de service de base équivalent à 2024 ainsi qu'une légère baisse des mesures d'atténuation que la STM met en place pour répondre au REM et aux chantiers du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).
- **Transport adapté** : total de 4,4 millions de déplacements, soit le maintien du service de base. Ce nombre de déplacements représente le même niveau de service à celui de 2019, année de référence avant la pandémie.

Dépenses liées aux immobilisations

La hausse de cette rubrique provient de la progression du service de la dette net pour 6 M\$ et des activités et autres coûts afférents aux investissements pour 1,8 M\$ en 2025 par rapport au budget 2024.

Dépenses courantes

Les dépenses courantes sont en baisse de 8,7 M\$ en 2025 se traduisant par une réduction de 0,5 % comparativement au budget 2024. Trois principaux facteurs expliquent cette diminution :

- Mesures d'optimisations déployées (35,6 M\$ en 2024) et à venir (16,1 M\$ en 2025) représentant une économie totale de 51,7 M\$
- Indexation des coûts de la main-d'œuvre liée aux conventions collectives et de l'effet de l'inflation sur les biens et services représentant 26,2 M\$
- Légère augmentation des dépenses essentielles notamment pour la poursuite des programmes d'entretien majeurs des trains Azur pour assurer leur bon fonctionnement, ainsi que pour accélérer le virage culturel et la transformation organisationnelle visant l'adaptation de nos pratiques d'affaire axées sur la performance entraînée par la crise financière et l'électrification du transport collectif totalisant 16,8 M\$.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE NET

Le service de la dette net devrait atteindre 164 M\$ en 2024 pour se situer à 381,1 M\$ en 2034. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 13,2 % par rapport à 6,5 % pour la période de 2020 à 2024.

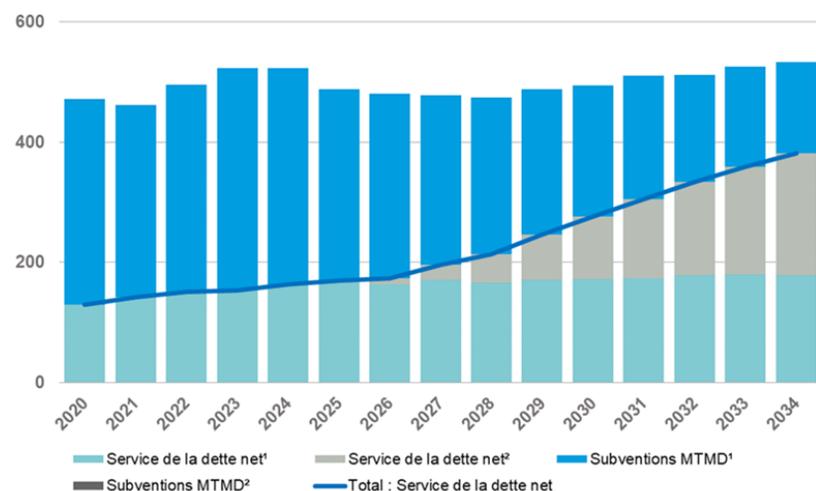
La Société vise à maintenir son service de dette net entre 6 % et 10 % des dépenses d'exploitation nettes, alors que le seuil critique est établi à 16 %.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 70,2 % (pour la période de 2020 à 2024) à 46,7 % pour les 10 prochaines années, attribuable au remplacement des subventions sur service de dette par des subventions versées au comptant.

Le service de la dette net devrait représenter 9,4 % des dépenses d'exploitation nettes en 2024 et se maintenir stable en 2025, sous la limite établie à 16 %.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE NET

(en millions de dollars)



(En millions de dollars)	2020	2021	2022	2023	Prévisions											
					2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Projets autorisés																
Service de la dette brut ¹	472.5	462.4	495.8	523.9	522.7	486.6	470.9	452.7	427.3	413.3	391.5	378.5	355.5	346.5	330.6	
Subventions MTMD ¹	342.5	320.5	345.5	370.8	358.8	318.7	306.9	281.6	260.8	241.8	218.8	205.5	177.6	166.8	152.1	
Service de la dette net¹	130.0	141.9	150.4	153.1	163.9	167.9	164.0	171.0	166.5	171.5	172.7	173.0	177.9	179.7	178.5	
Projets en définition et identification																
Service de la dette brut ²	-	-	-	-	0.1	2.1	9.7	25.2	47.3	74.3	103.2	131.8	156.7	179.9	202.6	
Subventions MTMD ²	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Service de la dette net²	-	-	-	-	0.1	2.1	9.7	25.2	47.3	74.3	103.2	131.8	156.7	179.9	202.6	
Total																
Service de la dette brut	472.5	462.4	495.8	523.9	522.8	488.7	480.7	477.9	474.6	487.6	494.7	510.3	512.2	526.4	533.2	
Subventions MTMD	342.5	320.5	345.5	370.8	358.8	318.7	306.9	281.6	260.8	241.8	218.8	205.5	177.6	166.8	152.1	
Total : Service de la dette net	130.0	141.9	150.4	153.1	164.0	170.0	173.7	196.3	213.8	245.8	275.9	304.8	334.6	359.6	381.1	

¹ Projets autorisés

² Projets en définition et identification

ANNEXES

PRINCIPALES PRATIQUES BUDGÉTAIRES

En tant qu'organisme public, la STM dresse ses états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCCSP). 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'Habitation (MAMH), les états financiers de la STM 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.

Ces états financiers diffèrent de ceux préparés en conformité avec les normes comptables canadiennes pour le secteur public en ce qui concerne, entre autres, le traitement comptable des immobilisations, de la dette à long terme et des avantages sociaux futurs.

Ainsi, l'état des résultats préparé selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public est ajusté afin, entre autres, de soustraire les revenus d'investissement, de remplacer l'amortissement des immobilisations par le remboursement en capital de la dette à long terme et de virer aux dépenses constatées à pourvoir certaines mesures d'allègement décrites à la section portant sur l'excédent accumulé. Le résultat obtenu à la suite de ces ajustements est présenté à l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales. Le budget de la STM est préparé à l'aide des mêmes règles comptables que celles utilisées pour la préparation de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales. La présentation utilisée pour préparer le budget diffère de celle utilisée pour l'excédent de fonctionnement.

La base budgétaire de la STM est donc comparable à la base comptable. Elle s'appuie sur les principes comptables suivants :

Constatation des revenus

En vertu de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (RLRQ chapitre O-7.3)*, l'ARTM a le mandat de financer les services de transport collectif. Les revenus provenant de l'ARTM correspondent à la rémunération prévue selon la prestation du service de transport collectif sur le territoire de la Société. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes selon un budget établi annuellement.

Les subventions incluses dans les revenus de fonctionnement sont constatées à titre de revenus lors de l'enregistrement des charges et lorsque les conditions donnant droit à ces sommes sont remplies, dans la mesure où elles ont été autorisées, qu'une estimation raisonnable des montants est possible et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

Les subventions incluses dans les revenus d'investissement sont constatées à titre de revenus lors de l'enregistrement des coûts d'immobilisations auxquels elles se rapportent, dans la mesure où elles ont été autorisées par le cédant et que les critères d'admissibilité sont atteints, sauf si les stipulations dont sont assorties les subventions créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Dans un tel cas, la subvention est inscrite dans les revenus reportés et est constatée aux résultats, au fur et à mesure que les stipulations sont respectées. Compte tenu de l'historique de paiement des gouvernements cédants, la Société considère que les revenus de subventions sont autorisés par ceux-ci à partir du moment où les ententes qui les sous-tendent sont signées.

Les revenus d'intérêts des placements de portefeuille détenus dans des fonds d'amortissement sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les autres revenus sont comptabilisés lorsque l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée, qu'une estimation raisonnable des montants est possible et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

PRINCIPALES PRATIQUES BUDGÉTAIRES

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties sur leur durée de vie utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire. 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 intérêts et frais de financement ne sont pas comptabilisés au coût des immobilisations. Les immobilisations reçues sans contrepartie monétaire sont comptabilisées à la valeur des services rendus. Lorsqu'une immobilisation n'a plus aucun potentiel de service à long terme, l'excédent de sa valeur comptable nette sur sa valeur résiduelle est passé en charge à l'état consolidé des résultats. Aucune réduction de valeur ne fait l'objet d'une reprise par la suite.

Obligations liées à la mise hors service des immobilisations

Une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est comptabilisée lorsque les conditions relatives aux NCCSP sont respectées. Les coûts de mise hors service sont capitalisés au coût des immobilisations concernées et amortis linéairement à compter de la date de l'obligation juridique jusqu'au moment prévu de l'exécution des activités de mise hors service. Le coût de mise hors service d'une immobilisation ne faisant plus l'objet d'un usage productif est passé en charges, car il n'y a plus de période de réalisation des avantages futurs à laquelle le rattacher. Tout recouvrement d'un tiers est traité comme un actif, un actif éventuel ou un droit contractuel.

Avantages sociaux futurs

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

Le passif relatif à ces régimes reflète l'écart, à la fin de l'exercice, entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs des régimes, ajustée 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 modifications de l'exercice, relié aux modifications des régimes, est constaté dans l'exercice au cours duquel les modifications sont apportées, déduction faite le cas échéant des pertes actuarielles. 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.

La charge de ces régimes est établie de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants. Les autres composantes de la charge des régimes à prestations déterminées sont les suivantes: le coût des modifications de l'exercice, les cotisations de la Société au fonds de stabilisation, l'amortissement des gains et pertes actuariels, les gains et pertes actuariels non amortis constatés durant l'exercice, le revenu ou la charge d'intérêt résultant de l'écart entre les intérêts débiteurs sur l'obligation et le rendement prévu des actifs des régimes ainsi que la variation de la provision pour moins-value.

PRINCIPALES PRATIQUES BUDGÉTAIRES

Instruments financiers

La STM a recours à des instruments financiers dérivés, notamment des swaps de marchandises, pour réduire le risque lié aux fluctuations du prix du carburant. La Société utilise également 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. La politique de la Société consiste à ne pas utiliser d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculation.

Aux fins budgétaires, les instruments financiers sont classés dans la catégorie des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les opérations qui ne sont pas de nature contractuelle ne génèrent pas d'éléments considérés comme des instruments financiers.

Instruments financiers dérivés

La STM a recours à des instruments financiers dérivés, notamment des swaps de marchandises, pour réduire le risque lié aux fluctuations du prix du carburant. La Société utilise également 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. La politique de la Société consiste à ne pas utiliser d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculation. 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.

Conversion des devises

Les actifs, les passifs et les montants présentés dans l'état consolidé des résultats découlant d'une opération en devises sont convertis en dollars canadiens au cours de change de la date de la transaction.

Gestion des risques liés aux instruments financiers

Dans le cours normal de ses activités, la Société est exposée à différents types de risques, tels que le risque de crédit, le risque de liquidité et le risque de marché. La direction a mis en place des politiques et des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

(en milliers de dollars)

	Budget 2025	Prévision 2024	Réel 2023
REVENUS			
Revenus provenant de l'ARTM	1 729 293	1 682 974	1 603 892
Subventions	78 764	87 495	87 864
Revenus tirés de placements de portefeuille détenus dans des fonds d'amortissement	13 291	12 495	6 457
Autres revenus	47 902	45 823	46 892
	1 869 250	1 828 787	1 745 105
CHARGES			
Service bus, métro et transport adapté	1 993 237	1 960 799	1 900 554
Intérêts et frais de financement	187 527	188 827	176 174
	2 180 764	2 149 626	2 076 728
DÉFICIT DE FONCTIONNEMENT AVANT CONCILIATION À DES FINS FISCALES	(311 514)	(320 839)	(331 623)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Amortissement des immobilisations	404 776	418 429	409 181
Financement			
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(270 689)	(430 392)	(317 243)
Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement	246 470	277 410	286 559
Financement à long terme des activités de fonctionnement	15 110	13 898	10 786
	(9 109)	(139 084)	(19 898)
Affectations			
Activités d'investissement	(24 416)	(24 700)	(112 353)
Fonds d'immobilisations	(2 000)	(1 500)	(1 748)
Dépenses constatées à pourvoir	31 385	30 666	126 029
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs - Fonds d'amortissement	(89 122)	37 028	(69 588)
	(84 153)	41 494	(57 660)
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	-	-	-

EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

(en milliers de dollars)

	Budget 2025	Prévision 2024	Réel 2023
REVENUS D'INVESTISSEMENT	1 131 342	797 501	415 487
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Acquisitions	(1 374 915)	(978 309)	(864 022)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	217 757	154 708	27 693
Affectations			
Activités de fonctionnement	24 416	24 700	112 353
Fonds de roulement	1 400	1 400	-
	(1 131 342)	(797 501)	(723 976)
Excédent d'investissement à des fins fiscales	-	-	(308 489)

CHARGES PAR OBJET

(en milliers de dollars)

	Budget 2025	Prévision 2024	Réel 2023
Rémunération	889 776	868 824	805 391
Charges sociales	271 086	264 404	278 387
Biens et services	424 390	405 885	405 306
Intérêts et frais de financement			
Frais de financement à court terme	43 284	44 422	30 514
Intérêts sur la dette à long terme à la charge de la Société	71 971	63 027	61 414
du gouvernement du Québec	72 272	81 378	84 246
	187 527	188 827	176 174
Amortissement des immobilisations	404 776	418 429	408 801
Charge de désactualisation sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	3 209	3 257	3 181
Autres	-	-	(512)
	2 180 764	2 149 626	2 076 728

RÉSULTATS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES

(en milliers de dollars)

	Budget 2025	Prévision 2024	Réel 2023
REVENUS			
Revenus provenant de l'ARTM	1 729 293	1 682 974	1 603 892
Subventions	72 272	81 378	87 864
Autres revenus	47 902	45 823	47 111
	1 849 467	1 810 175	1 738 867
CHARGES			
Rémunération	889 776	868 824	805 391
Charges sociales	271 086	264 404	280 992
Transport et communication	13 008	11 021	14 444
Honoraires professionnels	13 628	13 441	25 151
Achats de services techniques	127 344	118 175	108 545
Location	18 429	18 395	15 861
Entretien et réparation	77 528	70 618	67 844
Autres biens non durables	201 628	204 011	183 053
Frais de financement à court terme	(5 216)	(4 078)	-
Intérêts et frais de financement à la charge de:			
la Société	169 984	163 986	151 592
du gouvernement du Québec	72 272	81 378	84 246
Affectations au fonds d'immobilisations	-	-	1 748
	1 849 467	1 810 175	1 738 867
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT DE L'EXERCICE À DES FINS FISCALES	-	-	-

RÉSULTATS

(en milliers de dollars)

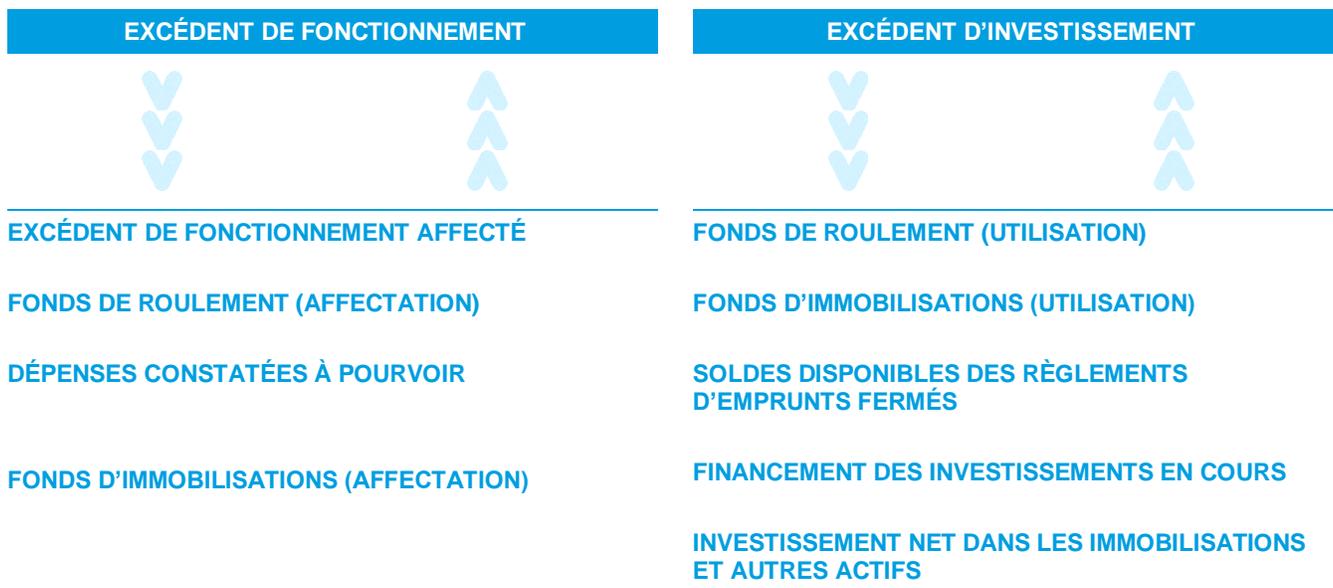
	Budget 2025	Prévisions 2024	Réalisations 2023
REVENUS			
Fonctionnement			
Revenus provenant de l'ARTM	1 729 293	1 682 974	1 603 892
Subventions	78 764	87 495	87 864
Revenus tirés de placements de portefeuille détenus dans des fonds d'amortissement	13 291	12 495	6 457
Autres revenus	47 902	45 823	46 892
	1 869 250	1 828 787	1 745 105
Investissement			
Contribution de l'ARTM	8 882	5 287	4 311
Subventions	1 122 460	792 214	411 176
	1 131 342	797 501	415 487
	3 000 592	2 626 288	2 160 592
CHARGES			
Service bus, métro et transport adapté	1 993 237	1 960 799	1 900 554
Intérêts et frais de financement	187 527	188 827	176 174
	2 180 764	2 149 626	2 076 728
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	819 828	476 662	83 864
EXCÉDENT ACCUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	7 103 351	6 626 689	6 542 825
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	7 923 179	7 103 351	6 626 689

RELATION ENTRE LES DIFFÉRENTS FONDS DE LA STM

Conformément au modèle élaboré par le MAMH, la Société présente certaines informations financières établies à des fins fiscales. Outre la ventilation de l'excédent accumulé dans différents postes, ces informations financières sont reflétées aux excédents de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales.

Le budget de fonctionnement se traduit par l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales alors que les projets d'investissements prévus au PI se traduisent par l'excédent d'investissement à des fins fiscales.

Le PI représente les besoins en investissement des 10 prochaines années pour les projets d'immobilisations visant à maintenir et développer le patrimoine de la STM.



➤ **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.

➤ **Fonds de roulement**

Ce fonds est composé du capital non engagé qui est réservé à l'acquisition de certaines immobilisations. Il doit être renfloué sur une période maximale de cinq ans.

➤ **Fonds d'immobilisations**

La création de ce fonds a été autorisée par le CA de la STM le 3 décembre 2014. Ce fonds peut uniquement être utilisé pour financer la partie non subventionnée de l'acquisition, la réparation ou la rénovation de certaines immobilisations.

➤ **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.

➤ **Financement des investissements en cours**

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

➤ **Dépenses constatées à pourvoir**

Les dépenses constatées à pourvoir résultent des éléments suivants :

Passif initial des régimes non capitalisés lié aux avantages sociaux futurs

Financement des activités de fonctionnement relatif aux frais d'émission et d'intérêts

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

L'implantation de pratiques de bonne gestion financière et budgétaire est primordiale pour la STM. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et permettent d'amener l'ensemble des gestionnaires à un niveau supérieur de maîtrise de gestion des fonds publics. Vous trouverez ci-dessous les principales pratiques de gestion en vigueur. Ces dernières sont ou seront appuyées par une politique, une directive ou un guide.

GESTION ENTOURANT L'ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE

Planification à long terme

Le Plan stratégique 2030, adopté par la STM le 27 octobre 2023, est l'aboutissement d'un diagnostic fait en collaboration avec nos équipes, le comité de direction élargi, le conseil d'administration et nos partenaires externes.

Dans le cadre de ce PSO 2030, de nombreuses initiatives permettront d'améliorer notre performance environnementale, sociale et économique ainsi que l'accessibilité universelle de nos réseaux et services. Il s'appuie sur des assises du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement du Québec, sans oublier les engagements de Montréal et des gouvernements du Québec et du Canada, en particulier ceux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Soulignons que nous avons également collaboré à l'élaboration du Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et aux travaux du gouvernement du Québec en matière de mobilité.

Équilibre budgétaire annuel

L'article 119 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* stipule que le budget ne peut prévoir des dépenses supérieures aux revenus de la STM. Il est fondamental que toute société de transport atteigne l'équilibre budgétaire. Pour ce faire, la STM a mis en place des processus ainsi que des outils afin de maintenir cet équilibre, et ce, sur une base annuelle et pluriannuelle.

- Un règlement en matière de contrôle et de suivi budgétaire (R-091) prévoit le moyen utilisé pour garantir la disponibilité des crédits préalablement à la prise de toute décision autorisant une dépense. Ce règlement assure une gestion responsable des ressources financières appuyée par une directive sectorielle finances (DS FIN 012) de suivi budgétaire et certification des activités d'exploitation et d'investissements.
- Processus d'élaboration d'un cadre financier sur plusieurs années afin d'assurer un équilibre budgétaire à moyen et à long terme.
- Processus de prévisions aux quadrimestres afin de s'assurer que la situation budgétaire de la STM est saine tout au cours de l'année.
- Processus de suivi budgétaire mensuel permettant à la STM d'avoir une connaissance précise de la situation; les gestionnaires peuvent ainsi mieux planifier et contrôler l'évolution financière de leur secteur respectif.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

GESTION ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS D’AFFAIRES

Gestion de portefeuille de projets (PG 3.10)

La gestion de portefeuille de projets a été créée en 2006 à la STM dans le but de faciliter la réalisation du PSO en fonction des ressources disponibles.

En matière de gestion de portefeuille de projets, les principes suivants doivent s’appliquer :

- Les objectifs d’investissements du portefeuille sont établis par le PSO
- Les catégories du portefeuille de projets sont définies
- Pour être inclus dans le portefeuille de projets, un projet doit générer des bénéfices ou permettre à la STM de se conformer à une loi ou à un règlement. Les enjeux liés au développement durable et à l’accessibilité universelle sont également considérés.

La gouvernance du portefeuille de projets de la STM est encadrée par le comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP), composé de membres de la direction.

Les principales règles établies dans une politique de gestion sont les suivantes :

- Tout projet du portefeuille doit être sous la responsabilité d’un gestionnaire de niveau directeur ou plus (Promoteur)
- Une charte de projet dûment signée doit être déposée au CGPP
- Chaque projet doit être intégré dans la catégorie à laquelle il contribue le plus
- Tout projet doit satisfaire les modalités définies par le CGPP pour assurer son passage d’une phase à l’autre du cycle de vie du projet
- Tout projet inscrit dans le portefeuille doit être réalisé en fonction du budget autorisé et livrer les bénéfices dans les délais prévus. Tout promoteur qui ne prévoit pas atteindre cet objectif doit présenter une demande de modification de projet au CGPP.

Les critères suivants sont à la base du processus décisionnel d’approbation et d’évaluation tout au long du cycle de vie des projets :

- Les axes et objectifs du PSO 2030
- Critères spécifiques à chacune des catégories
- Disponibilité des ressources
- Risques reliés à la réalisation des projets
- Réalisation des bénéfices

De façon à livrer les bénéfices attendus, la contribution des projets du portefeuille est mesurée avant la réalisation du projet et après (cible à atteindre au moment où les livrables sont transférés et intégrés aux opérations).

Gestion des immobilisations (DS FIN 001)

La présente directive sectorielle définit et précise les critères de capitalisation afin d’assurer une comptabilisation adéquate des immobilisations de la STM. Ses principaux objectifs sont :

- D’orienter la STM dans l’identification et la comptabilisation adéquate de ses immobilisations
- D’uniformiser la capitalisation des immobilisations en établissant des règles claires
- D’identifier les catégories d’immobilisations et la durée de vie aux fins de l’amortissement

Cette directive découle des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des normes comptables pour le secteur public qui sont contenues dans le manuel de comptabilité pour le secteur public publié par l’Ordre des comptables professionnels agréés du Canada (CPA) et du manuel de la présentation de l’information financière municipale publié par le MAMH.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Gestion des opérations de trésorerie (PC 3.07)

Dans le cadre de ses activités, la Société doit effectuer des opérations de trésorerie afin d'assurer les liquidités requises par ses opérations et la réalisation de son programme des immobilisations. Elle doit aussi atténuer les risques financiers et budgétaires auxquels elle est exposée en favorisant la prévisibilité de ses engagements financiers. Les décisions associées à ces opérations de trésorerie peuvent avoir un impact significatif sur les activités de la Société.

À titre d'organisme public, il est dans l'intérêt de toutes les parties prenantes que soient mises en œuvre des façons de faire rigoureuses en matière de gestion des opérations de trésorerie. Celles-ci doivent s'inspirer des meilleures pratiques de l'industrie et être conformes aux politiques et règlements de la STM, ainsi qu'aux normes réglementaires canadiennes, québécoises et internationales.

La présente politique a pour objectifs de :

- Préciser la nature des opérations de trésorerie qui doivent être encadrées
- Fournir des principes clairs guidant la mise en place d'une stratégie de gestion
- Préciser les responsabilités des différentes parties prenantes de l'organisation

Les opérations de trésorerie sont aussi encadrées par les **trois directives suivantes** :

La gestion de la dette (DS FIN 004)

La nature des opérations de la Société nécessite d'importants investissements en immobilisations. Le maintien et le développement de ses réseaux du métro et de bus génèrent beaucoup de besoins en investissements qui sont financés par l'émission de dettes. De plus, les infrastructures sont majoritairement admissibles aux programmes d'aide financière (subventions) provenant des différents paliers de gouvernement. Celles-ci sont versées exclusivement au comptant à partir du 1^{er} avril 2024.

Le financement d'un projet d'investissement est réalisé de la manière suivante ¹:

- A – Portion non-subsventionnée, le cas échéant :
 - Le financement court terme est réalisé sur les marchés des capitaux jusqu'à la réalisation d'un financement à long terme
 - Les emprunts à long terme sont effectués auprès de la Ville de Montréal.
- B – Portion faisant l'objet d'une subvention
 - Le financement court terme est réalisé sur la marge de crédit temporaire auprès de Financement-Québec jusqu'au versement de la subvention au comptant autorisée par le ministère des Transports et de la mobilité durable (ci-après « MTMD »).

La Société doit donc se doter de stratégies rigoureuses afin de pouvoir gérer efficacement les dettes qu'elle doit contracter. Ces stratégies doivent lui permettre :

- D'optimiser ses coûts et ses processus de financement
- D'assurer l'accès à des sources de financement suffisantes et diversifiées
- D'assurer de saines relations avec les intervenants de marché et les partenaires financiers
- D'optimiser son niveau d'endettement et la situation financière de l'entreprise

¹ Conformément aux dispositions émises par le gouvernement du Québec le 1^{er} avril 2024

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

La gestion des placements (DS FIN 005)

La gestion de l'encaisse, effectuée sur une base quotidienne, évalue les entrées et sorties de fonds, toutes sources confondues, de l'entreprise. Lors de cette analyse, il arrive que pour une période donnée, la Société soit en position d'excédent de caisse. Il y a donc lieu d'investir ces sommes afin d'en optimiser le rendement. De plus, la Société effectue annuellement des contributions à son fonds d'amortissement afin de pourvoir au remboursement de ses emprunts à leur échéance (tel que spécifié à sa politique corporative PC 3.07).

La directive définit :

- Le cadre à l'intérieur duquel les responsables de la gestion des placements évoluent
- Un ensemble d'objectifs à atteindre et de contraintes à respecter qui prennent en considération les niveaux de rendement attendu et de risque toléré par la Société

La préservation et l'augmentation du capital du fonds d'amortissement, de même qu'une volatilité limitée de la valeur de ces fonds, sont les objectifs principaux visés par cette Directive afin de protéger la capacité de remboursement, la réputation et l'intégrité de la Société.

La Directive se veut un document dynamique qui évoluera afin de s'adapter aux différents changements contextuels qui pourraient affecter les fonds d'amortissement. Elle doit permettre à la Société de faire face aux perspectives financières et économiques qui se présenteront. Les contraintes ne doivent cependant pas empêcher l'atteinte des objectifs.

La gestion des risques financiers (DS FIN 006)

Certains aspects des opérations de la Société génèrent des risques financiers pouvant affecter sa capacité à bien s'acquitter de sa mission. Les variations de prix pour l'approvisionnement en carburant de ses véhicules en constituent un bon exemple. Les impacts des fluctuations de taux d'intérêt sur une dette à taux variable en constituent un autre. Le niveau d'exposition de la Société est principalement fonction de :

- L'importance et la direction des variations des différentes variables financières (exemples : taux de change, taux d'intérêt, prix des matières premières)
- La sensibilité aux variations de marché des instruments utilisés dans ses stratégies de couverture
- Ses besoins de financement et de refinancement
- Ses besoins en liquidité pour suffire à ses opérations courantes

En plus des principes généraux établis à la PC 3.07 – Gestion des opérations de trésorerie, les responsables de la gestion des opérations de trésorerie doivent :

- Favoriser la stabilité des postes budgétaires touchés par les différents risques financiers
- Interdire toute transaction à caractère spéculatif et éviter tout effet de levier
- Être en mesure d'évaluer et de comprendre tout instrument utilisé pour sa gestion des risques

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

GESTION ENTOURANT UNE SAINTE GESTION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Efforts de réduction des dépenses d'exploitation dans la mesure du possible

La STM continuera d'exercer un contrôle serré de ses coûts d'exploitation. Pour appuyer ses efforts, elle a choisi d'améliorer en priorité sa performance financière et d'optimiser la gestion de chacun de ses secteurs d'activité. À titre d'exemple, lorsqu'elle fait l'acquisition de biens et services, elle a recours à des regroupements de fournisseurs et d'industries, ce qui lui procure des économies importantes.

Optimiser les processus administratifs et décisionnels de l'organisation

La STM a décidé également d'alléger son processus décisionnel afin de réduire les délais administratifs. En réévaluant les processus, les activités et les façons de faire, elle compte optimiser la gestion de chacun de ses secteurs d'activité en mobilisant les employés autour d'enjeux comme la planification des besoins en main-d'œuvre, l'information de gestion et la disponibilité du matériel.

Guide d'approvisionnement

Les processus d'acquisition à la STM peuvent sembler complexes. Il importe de comprendre que la STM est une entreprise publique évoluant dans un cadre légal rigoureux. Ses processus d'acquisition sont définis par :

- Les législatures provinciales et fédérales notamment par la *Loi sur les sociétés de transport en commun (R.L.R.Q., c. S-30.01)* qui institue la STM et qui énonce l'ensemble de ses droits, pouvoirs et modalités d'acquisition de biens et de services
- Le CA de la STM :
 - dans le Règlement prévoyant l'exercice des pouvoirs du CA et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la STM (R-011) qui fixe les paramètres gouvernant la prise de décisions dans les différents domaines de gestion des activités de la STM ainsi que les règles applicables à la signature de certains actes, documents ou écrits de celle-ci
 - dans le Règlement sur le contrôle et le suivi budgétaire de la STM (R-091-1 tel que modifié) qui détermine les règles à suivre avant qu'une dépense contractuelle ne soit engagée
 - dans le Règlement sur la gestion contractuelle (R-175) qui fait partie intégrante de tout contrat de la Société
- Le directeur général de la STM : dans la politique de gestion (PG 1.02) qui fixe les règles de délégation de pouvoirs d'autorisation de dépenses aux gestionnaires qui s'applique au pouvoir d'autorisation. Elle ne délègue d'aucune façon le pouvoir de signer les documents, contrats ou autres associés à la prise d'engagement de la STM auprès de tiers. Les règles de délégation de signature de ces actes, documents ou écrits sont contenues au règlement R-011 adopté par le CA et intitulé « Règlement prévoyant l'exercice des pouvoirs du CA et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la STM ». Ce règlement a fait l'objet d'une mise à jour en 2022.

Ces documents visent à assurer l'équité, l'intégrité, la transparence et l'accessibilité aux marchés, à accroître la concurrence dans les processus d'attribution de contrats ainsi qu'à obtenir des biens et des services au meilleur. Les employés impliqués dans ce type de démarche doivent aussi respecter les normes prescrites par le Code d'éthique de la STM et le Code de conduite des fournisseurs. Tout employé de la STM ou membre de son CA qui, sciemment, accorde un contrat à un fournisseur sans en respecter les règles peut être tenu personnellement responsable.

En ce qui a trait aux acquisitions, la STM a élaboré aussi une directive sectorielle pour l'acquisition d'équipement et de logiciels (DS TII 002). Les budgets d'acquisitions informatiques sont centralisés à la direction exécutive - Technologies de l'information et Innovation. Une partie de ces budgets centralisés est allouée annuellement aux différents services de la STM.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Gestion contractuelle (R-175)

Le règlement de la gestion contractuelle instaure les mesures exigées en vertu de l'article 103.2 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun (R.L.R.Q., chapitre S-30.01)* et vise à assurer un haut niveau de transparence et une saine gestion des contrats au sein de la STM. Ainsi, la STM instaure par la présente des mesures visant à :

- ▶ Favoriser le respect des lois applicables qui visent à lutter contre le truquage des offres
- ▶ Assurer le respect de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme (RLRQ, c. T-11.011)* et du *Code de déontologie des lobbyistes (RLRQ, c. T-11.011, r.0.2)* adopté sous l'égide de cette loi
- ▶ Prévenir les gestes d'intimidation, de trafic d'influence ou de corruption
- ▶ Prévenir les situations de conflit d'intérêts
- ▶ Prévenir toute autre situation susceptible de compromettre l'impartialité et l'objectivité du processus de demande de soumissions et la gestion du contrat qui en résulte
- ▶ Encadrer la prise de toute décision ayant pour effet d'autoriser la modification d'un contrat
- ▶ Assurer la rotation des éventuels cocontractants à l'égard des contrats qui comportent une dépense inférieure au seuil réglementaire et qui pourrait faire l'objet d'une adjudication de gré à gré

Ce règlement prévoit également les règles d'attribution des contrats qui comportent une dépense d'au moins 25 000 \$, mais inférieure au seuil de la dépense d'un contrat qui ne peut être adjudgé qu'après une demande de soumissions publique. Il comporte des dispositions prévoyant la collaboration avec l'inspecteur général de la Ville de Montréal ainsi que l'intégration de dispositions concernant les modifications aux contrats.

Code d'éthique

Le Code d'éthique a vu le jour en 1988. Sa quatrième édition a été adoptée en 2018 par le CA sur recommandation de son comité Gouvernance, éthique et développement durable. En cas de décision difficile à prendre, la Société croit que ses employés sont en mesure d'effectuer une analyse juste de la situation et d'agir selon leur jugement.

Dans un tel cas, elle leur demande d'agir sous l'éclairage de sa mission, de ses valeurs et de ses engagements, de ses normes éthiques et des réponses découlant des questionnements prévus à son guide éthique. Chacun de ces éléments est approfondi dans les différentes sections du code, de manière à présenter une démarche structurée permettant de déterminer la conduite appropriée lorsqu'un employé est confronté à un dilemme éthique.

Par ce code, la STM veut souligner l'importance qu'elle attache à l'intégrité de ses employés, à la transparence de sa gestion et à sa bonne réputation auprès des clients, des partenaires, des fournisseurs et des organismes avec lesquels elle fait affaire.

Code de conduite des fournisseurs de la STM

Le Code de conduite des fournisseurs s'inscrit dans la démarche de la Société en matière d'approvisionnement responsable et de développement durable. On y énonce les attentes de la Société à l'égard de ses fournisseurs dans ces domaines. Adopté en novembre 2018, on y retrouve une série de principes guidant les processus contractuels de la Société.

Par ce code, la STM demande à ses fournisseurs de s'engager à se conformer aux normes internationalement reconnues et aux meilleures pratiques en matière d'approvisionnement responsable. Il témoigne de la volonté de la Société de faire affaire avec des fournisseurs qui partagent ses valeurs et qui adhèrent à des pratiques responsables.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Contrôles internes financiers (PC 3.09)

Dans un contexte où les normes de gouvernance exigent de plus en plus que les administrateurs et les directions aient en main des outils permettant la maîtrise de leur environnement de contrôle, la STM désire renforcer ses pratiques en matière de contrôle interne financier.

La STM a mis en place un programme d'attestation de l'information financière pour ses états financiers annuels basés sur les meilleures pratiques dans le domaine. Chaque année, le directeur général et le trésorier 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 STM et ne contiennent pas de fausses informations. Ils attestent également l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

La STM requiert que des contrôles internes financiers (CIF) soient mis en place de sorte que ses actifs soient protégés et que toutes ses opérations financières soient autorisées et enregistrées correctement. La STM intègre dans l'exercice de ses activités quotidiennes des CIF efficaces et les membres du CA en assurent la surveillance. Tous les gestionnaires et les employés de l'organisation sont responsables du choix, de la mise en place et du maintien des CIF en conformité avec le niveau de responsabilité qui leur est attribué.

Contrôles internes financiers (DS FIN 007)

Afin de préciser les modalités d'application des principes énoncés dans la politique corporative (PC 3.09) « Contrôles internes financiers » (CIF), la STM a élaboré une directive sectorielle des contrôles financiers internes (DS FIN 007). La directive décrit les activités liées à l'identification des risques et des contrôles ainsi que les obligations quant à la production de l'information financière contenue dans les états financiers annuels. Elle décrit les attentes quant au programme d'attestation des CIF ainsi que les activités de suivi des rapports produits notamment par les auditeurs externes ou la vérification générale. Finalement, elle précise les rôles et responsabilités des groupes touchés par les CIF.

AUTRES PRATIQUES DE GESTION

Gestion intégrée des risques (PC 1.17)

Les activités de la STM exposent cette dernière à un large éventail de risques pouvant affecter sa capacité à remplir sa mission, à atteindre ses objectifs et porter atteinte à sa réputation. Le but poursuivi par la direction, à cet égard, consiste à protéger la STM contre les risques stratégiques, opérationnels et financiers, tout en optimisant ses processus d'affaires. Une gestion rigoureuse et efficace favorise l'atteinte des objectifs en priorisant les risques significatifs, en anticipant les besoins du CA et de la direction et en y répondant.

La politique de gestion intégrée des risques établit un encadrement formel concernant la gestion des risques. L'approche adoptée vise à prendre des décisions éclairées dans l'intérêt de l'organisation en identifiant, en évaluant, en atténuant et en communiquant les enjeux importants liés aux risques. Elle vise à faire une transition entre une approche où les risques sont gérés en cloisonnement par les différents secteurs d'affaires vers une autre plus globalisante où les décisions sont prises en fonction de leur interdépendance.

L'approche systématique de gestion des risques se base sur un processus structuré mis en œuvre par les gestionnaires et destinée à fournir une assurance raisonnable quant aux enjeux de la STM. Les principes régissant cette politique reposent sur une gouvernance interne structurée en matière de gestion des risques. Cette politique précise les rôles et responsabilités entre les secteurs opérationnels et les fonctions dédiées à la gestion des risques et à la Vérification générale. Elle s'applique à l'ensemble des activités de la STM. Une gestion efficace des risques doit être une préoccupation partagée par l'ensemble des employés de la STM.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Gestion des ressources et actifs informationnels (PC 5.01)

La STM reconnaît le caractère névralgique et stratégique du traitement et de la protection des ressources et actifs informationnels qu'elle détient et utilise au sein de ses processus d'affaires. C'est pourquoi elle met en place une structure de gouvernance lui permettant de créer, d'organiser, de protéger, de maintenir et de disposer des ressources et actifs informationnels de manière à contribuer aux objectifs organisationnels. La politique corporative PC 5.01 établit les principes directeurs ainsi que les rôles et responsabilités des différentes parties prenantes en matière de gestion et de protection de l'information ainsi que de cybersécurité.

Les principes directeurs sont axés sur l'imputabilité, l'intégrité, la protection, la conformité, la disponibilité, la divulgation, la conservation et la disposition de l'information sous sa garde.

Développement durable (PC 1.13)

En raison de sa mission et de ses activités de transport collectif, la STM contribue directement aux efforts de la collectivité en matière de développement durable. Elle s'engage à mobiliser son personnel, sa clientèle et ses partenaires, afin de maximiser les retombées sociales, environnementales et économiques de ses activités.

Comme acteur clé de la mobilité durable de Montréal et du Québec, la STM s'engage à :

- Poursuivre ses efforts pour offrir un service de transport collectif fiable, sécuritaire, rapide et accessible à toute la population
- Mettre le développement durable au cœur des décisions
- Améliorer de façon continue ses performances sociales, économiques et environnementales
- Informer et mobiliser son personnel, sa clientèle et ses fournisseurs afin qu'ils adhèrent aux principes du développement durable et en respectent les exigences
- Poursuivre ses efforts afin de prévenir et de réduire la pollution, ainsi que de minimiser son empreinte écologique, notamment par son système de gestion environnementale
- Respecter, voire dépasser, les exigences légales et autres engagements se rapportant aux aspects environnementaux, sociaux et économiques de ses activités, produits et services en fonction des ressources disponibles
- Travailler en partenariat avec les autres acteurs du développement durable à l'échelle locale, régionale, nationale et internationale
- Créer et maintenir un mouvement collectif visant à lutter contre les changements climatiques, à améliorer la compétitivité de l'agglomération montréalaise, ainsi que la qualité de vie des personnes qui y résident
- Contribuer au développement socio-économique local et régional

Autres pratiques affectant la gestion financière

Plusieurs autres politiques, directives ou règlements, bien que ne traitant pas aussi directement de gestion financière, viennent encadrer la prise de décision au sein de la STM. Ces encadrements contribuent à la saine gestion des ressources de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs. Notons, entre autres, les politiques et directives concernant les technologies de l'information, les ressources humaines, la sécurité et le comportement des personnes, l'utilisation des biens de l'entreprise, les conditions de travail, la gestion salariale, le remboursement de dépenses et la facturation à des tiers.

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CA	Conseil d'administration
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CIF	Contrôles internes financiers
CNESST	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail
DS FIN	Directive sectorielle finances
KM	Kilomètre
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MR-73	Matériel roulant 1973 (voitures de métro)
MTMD	Ministère des Transports et de la mobilité durable
OPTC	Organisme public de transport en commun
OPUS	Marque de commerce de la carte à puce commune de transport
PC	Politique corporative
PG	Politique de gestion
PI	Programme des immobilisations
PSO	Plan stratégique organisationnel
PITC	Plan d'investissement en transport collectif
RLRQ	Recueil des lois et des règlements du Québec
SRB	Service rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport adapté
TC	Transport collectif



Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive Finances,
approvisionnement, affaires juridiques,
normes et conformité et trésorerie

Direction Finances et performance financière

800, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 9260
Montréal (Québec) H5A 1J6

stm.info