



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2011

TRAVAILLER ENSEMBLE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS

DE L'EXERCICE CLOS LE

31 DÉCEMBRE 2010

TABLE DES MATIÈRES

RÉSULTATS CUMULÉS.....	5
SURPLUS CUMULÉS	6
BILAN CUMULÉ	7
FLUX DE TRÉSORERIE CUMULÉS.....	8
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS	
RÉSULTATS ET SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION	30
BILAN DU FONDS D'EXPLOITATION	31
RÉSULTATS ET SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS	32
BILAN DU FONDS D'IMMOBILISATIONS	33

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers cumulés de l'Agence métropolitaine de transport ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris des estimations et des jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers cumulés.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers cumulés fiables. L'Agence métropolitaine de transport reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers cumulés. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité d'audit, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction et le Vérificateur général du Québec, examine les états financiers cumulés, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers cumulés de l'Agence métropolitaine de transport, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et son rapport de l'auditeur indépendant expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion. Le Vérificateur général du Québec peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité d'audit pour discuter de tout élément qui concerne son audit.



Joël Gauthier
Président-directeur général



Louis Champagne, CA
Vice-président, Administration et finances et trésorier

Montréal, le 26 août 2011

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'Assemblée nationale,

Rapport sur les états financiers cumulés

J'ai effectué l'audit des états financiers cumulés ci-joints de l'Agence métropolitaine de transport, qui comprennent le bilan cumulé au 31 décembre 2010, les états des résultats cumulés, des surplus cumulés, des flux de trésorerie cumulés pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives inclus dans les notes complémentaires.

Responsabilité de la direction pour les états financiers cumulés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers cumulés 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 cumulés 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 cumulés, 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 cumulés 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 cumulés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers cumulés 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 cumulés, 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 cumulés.

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

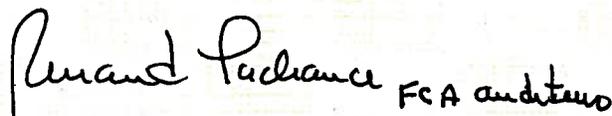
Opinion

À mon avis, les états financiers cumulés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Agence métropolitaine de transport au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général (L.R.Q., chapitre V-5.01)*, je déclare qu'à mon avis ces normes ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,

A handwritten signature in black ink that reads "Renaud Lachance FCA auditeur". The signature is written in a cursive style.

Renaud Lachance, FCA auditeur

Montréal, le 26 août 2011

RÉSULTATS CUMULÉS

de l'exercice clos le 31 décembre
[en milliers de dollars]

	2010	2009 Retraité [note 2]
PRODUITS		
Remises gouvernementales :		
Taxe sur l'essence	47 881	49 652
Droit sur l'immatriculation	55 037	53 813
Revenus des trains de banlieue [note 5]	45 848	44 054
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	46 582	42 415
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	6 025	5 585
Aide du gouvernement du Québec au transport adapté	–	750
Recettes des autobus express métropolitains	2 579	2 596
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	453	751
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	6 063	3 714
Revenus – Aide au développement	1 631	970
Revenus commerciaux	3 823	3 892
Virement des subventions reportées [note 21]	18 022	13 236
Contributions municipales [note 6]	33 412	30 930
Revenus d'intérêts	47 044	44 477
Autres revenus	2 139	1 980
	316 539	298 815
CHARGES		
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 8]	51 079	56 518
Trains de banlieue [note 5]	116 741	109 879
Équipements métropolitains	15 687	16 613
Frais de fonctionnement	7 124	7 924
Aide au développement	4 702	5 131
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 9]	7 005	6 507
Aide à l'intégration tarifaire [note 10]	9 233	4 286
Transport adapté	1 647	1 862
Autobus express métropolitains	4 571	4 412
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec et autres	4 466	1 725
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	53 705	49 266
Entretiens, réparations et études de faisabilité	5 499	5 711
Amortissement des immobilisations corporelles	39 567	34 800
Pertes de change	1 281	–
Perte réalisée suite à la radiation d'immobilisations corporelles	4 474	–
	326 781	304 634
DÉFICIT AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	(10 242)	(5 819)
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs [note 15]	(1 613)	(4 023)
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(11 855)	(9 842)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers cumulés.

SURPLUS CUMULÉS

de l'exercice clos le 31 décembre
[en milliers de dollars]

	2010	2009 Retraité [note 2]
SURPLUS CUMULÉS AU DÉBUT DÉJÀ ÉTABLIS	231 925	239 951
Retraitement : correction des immobilisations corporelles [note 2]	(3 966)	(2 760)
Retraitement : correction des subventions reportées et des subventions à recevoir [note 2]	431	612
Retraitement : correction d'un contrat de location-acquisition [note 2]	(2 175)	(1 746)
SOLDE REDRESSÉ DES SURPLUS CUMULÉS AU DÉBUT	226 215	236 057
Déficit de l'exercice	(11 855)	(9 842)
SURPLUS CUMULÉS À LA FIN	214 360	226 215

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers cumulés.

BILAN CUMULÉ

au 31 décembre
[en milliers de dollars]

	2010	2009 Retraité [note 2]
ACTIF		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14 667	11 740
Créances [note 19]	79 291	22 095
Frais payés d'avance	5 890	638
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	28 399	23 899
Billets à terme adossés à des actifs [note 15]	25 139	27 950
Pièces de rechange des trains de banlieue	4 394	4 849
À recevoir du ministère des Transports du Québec	1 086 096	1 021 594
Autres subventions à recevoir	—	18
Métro vers Laval en instance de transfert [note 7]	679 723	677 551
Immobilisations corporelles [note 7]	1 044 416	879 565
	2 968 015	2 669 899
PASSIF		
Emprunts à court terme [note 11]	48 302	46 058
Fournisseurs et frais courus [note 20]	133 365	116 580
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes [note 4]	32 682	—
Portion à court terme de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 12]	395	479
Portion à court terme de la dette à long terme [note 12]	71 071	66 237
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 12]	14 599	14 138
Passif environnemental [note 16]	13 063	—
Dette à long terme [note 12]	1 163 490	1 038 529
Subventions reportées relatives au Métro vers Laval en instance de transfert [note 21]	679 723	677 551
Subventions reportées [note 21]	596 965	484 112
	2 753 655	2 443 684
SURPLUS CUMULÉS	214 360	226 215
	2 968 015	2 669 899

Engagements et éventualités [note 16]

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers cumulés.

Au nom du conseil d'administration,



Joël Gauthier
Président-directeur général



Martine Corriveau-Gougeon
Présidente – Comité d'audit

FLUX DE TRÉSORERIE CUMULÉS

de l'exercice clos le 31 décembre

[en milliers de dollars]

	2010	2009 Retraité [note 2]
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Déficit de l'exercice	(11 855)	(9 842)
Éléments sans incidence sur la trésorerie :		
Gain sur dispositions de billets à terme adossés à des actifs	(468)	(834)
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs	1 613	4 023
Amortissement des immobilisations corporelles	39 567	34 800
Perte réalisée suite à la radiation d'immobilisations corporelles	4 474	–
Virement des subventions reportées	(18 022)	(13 236)
	15 309	14 911
Variation des éléments hors caisse liés aux activités d'exploitation :		
Créances	(57 196)	(8 913)
Frais payés d'avance	(5 252)	(149)
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	(4 500)	(1 334)
Pièces de rechange des trains de banlieue	455	403
À recevoir du ministère des Transports du Québec	(64 502)	(95 358)
Autres subventions à recevoir	18	2 224
Fournisseurs et frais courus	16 785	(18 800)
Passif environnemental	13 063	–
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes	32 682	–
Subventions reportées	133 047	152 840
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	79 909	45 824
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dispositions de billets à terme adossés à des actifs	1 666	2 487
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(211 064)	(203 757)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(209 398)	(201 270)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Emprunts à court terme	2 244	28 058
Augmentation de la dette long terme	210 262	200 000
Remboursement de la dette long terme	(80 467)	(62 100)
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	377	(771)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	132 416	165 187
AUGMENTATION NETTE DE LA TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	2 927	9 741
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	11 740	1 999
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE [note 18]	14 667	11 740

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers cumulés.



au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, L.R.Q., chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi], qui a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996.

Conformément à sa loi, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro.

Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit la tarification métropolitaine et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

Sa mission est d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT utilise et entretient l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et est tributaire de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

2. CORRECTIONS D'ERREURS DES EXERCICES ANTÉRIEURS

2.1 REDRESSEMENT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En 2010, suite à la conciliation annuelle de l'auxiliaire des immobilisations corporelles, l'AMT a corrigé une erreur de calcul dans le solde d'ouverture de l'amortissement cumulé des catégories suivantes : Flotte de trains et ligne Vaudreuil-Hudson Infrastructures.

La correction a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

RÉSULTATS CUMULÉS

	2009
Fonds d'immobilisations	
Amortissement des immobilisations corporelles	1 206
Déficit de l'exercice	(1 206)

BILAN CUMULÉ

ACTIF

Fonds d'immobilisations	
Immobilisations corporelles	(3 966)
	(3 966)

SURPLUS CUMULÉS

Fonds d'immobilisations - Solde du début	(2 760)
Fonds d'immobilisations	(1 206)
	(3 966)

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

2.2 REDRESSEMENT DES SUBVENTIONS REPORTÉES ET DES SUBVENTIONS À RECEVOIR

En 2010, suite à la conciliation annuelle des auxiliaires de la dette et des subventions reportées, l'AMT a corrigé le solde de début de l'exercice des subventions à reportées et à recevoir.

La correction a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

RÉSULTATS CUMULÉS

	2009
Fonds d'immobilisations	
Virement des subventions reportées	(181)
Déficit de l'exercice	(181)

BILAN CUMULÉ

ACTIF

Fonds d'immobilisations	
À recevoir du ministère des Transports du Québec	(1 469)
	(1 469)

PASSIF

Fonds d'immobilisations	
Subventions reportées	(1 900)
	(1 900)

SURPLUS CUMULÉS

Fonds d'immobilisations - Solde du début	612
Fonds d'immobilisations	(181)
	431
	(1 469)

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

2.3 REDRESSEMENT SUITE À L'ENREGISTREMENT D'UN CONTRAT DE LOCATION-ACQUISITION

Dans le but de refléter adéquatement la nature d'un contrat de location dans les états financiers cumulés, l'AMT a effectué une correction concernant le traitement d'un contrat de location-acquisition.

La correction a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

RÉSULTATS CUMULÉS	2009
Fonds d'immobilisations	
Amortissement des immobilisations corporelles	208
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec et autres	221
Déficit de l'exercice	429
<hr/>	
BILAN CUMULÉ	
ACTIF	
Fonds d'immobilisations	
Immobilisations corporelles	11 963
	<hr/>
	11 963
<hr/>	
PASSIF	
Fonds d'immobilisations	
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	14 138
	<hr/>
	14 138
<hr/>	
SURPLUS CUMULÉS	
Fonds d'immobilisations - Solde du début	(1 746)
Fonds d'immobilisations	(429)
	<hr/>
	(2 175)
	<hr/>
	11 963
<hr/>	

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Aux fins de la présentation de ses états financiers cumulés, l'AMT utilise prioritairement le Manuel de l'ICCA pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus doit être cohérente avec ce dernier. Les principales méthodes sont les suivantes :

FONDS D'EXPLOITATION

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour le traitement comptable des opérations courantes relatives à la prestation de services et à son fonctionnement, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant [notes 15, 16, 19, 20, 24 et 25].

FONDS D'IMMOBILISATIONS

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer et contrôler le financement permanent, les investissements en immobilisations et les contributions pour autres projets métropolitains [notes 15, 16, 20, 26 et 27].

INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers cumulés, selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre l'AMT, ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes. Au moment de la préparation des présents états financiers cumulés, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

PRODUITS

Les produits tirés du transport des voyageurs sont constatés au moment où les paiements ont lieu ou lorsque les titres de transport sont utilisés par la clientèle. Les recettes provenant de la vente de titres TRAIN sont constatées dans la période où ces titres sont validés.

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées à titre de revenus dans le fonds approprié et dans l'exercice pour lequel les travaux sont effectués. Les contributions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides sont remplies. Les subventions pour les immobilisations corporelles amortissables sont comptabilisées comme subventions reportées au bilan, et sont amorties selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées, l'AMT constate dans les résultats tout solde de la subvention reportée relative à ces immobilisations corporelles. Les subventions pour les immobilisations corporelles non amortissables sont comptabilisées au moment où elles sont gagnées. Les subventions non affectées sont constatées à titre de produits lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La politique de l'AMT consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse, les découverts bancaires, les placements très liquides, qui ont des échéances de trois mois ou moins à compter de leur date d'acquisition et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

CONVERSION DE DEVICES

Les éléments monétaires du bilan cumulé sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires du bilan cumulé ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats cumulés de la période.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises du gouvernement du Québec au début de l'exploitation, en 1996, ont été enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût. Ce coût comprend les matériaux, la main-d'œuvre, les autres frais directement contributifs aux activités de construction et les frais d'émission capitalisés pendant la période de réalisation des travaux. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les projets en voie de réalisation, les actifs en instance de transfert et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement. Les actifs en instance de transfert sont comptabilisés au coût.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Emprises ferroviaires	40 ans
Trains de banlieue – infrastructures	20 ans
Trains de banlieue – matériel roulant usagé	10 ans
Trains de banlieue – matériel roulant neuf – locomotives	20 ans
Trains de banlieue – matériel roulant neuf – voitures	25 ans
Équipements métropolitains – technologie de l'information	5 ans
Équipements métropolitains – sécurité	5 ans
Équipements métropolitains – voies réservées	20 ans
Équipements métropolitains – stationnements incitatifs	20 ans
Équipements métropolitains – terminus	20 ans
Équipements et outillages – entretien matériel roulant	5 ans
Immobilisations détenues en vertu d'un contrat de location-acquisition – locomotives	10 ans
Immobilisations détenues en vertu d'un contrat de location-acquisition – terminus	63 ans

DÉPRÉCIATION D'IMMOBILISATIONS

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'AMT de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

PLACEMENTS À LONG TERME

Les placements sont comptabilisés au coût d'acquisition. Lorsqu'un placement subit une moins-value durable, sa valeur comptable est réduite pour tenir compte de cette moins-value. Cette réduction est imputée directement aux résultats de l'exercice. Les revenus sont comptabilisés aux résultats lorsqu'ils sont gagnés. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

PIÈCES DE RECHANGE DES TRAINS DE BANLIEUE

Les pièces de rechange des trains de banlieue comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Elles sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré et de la valeur de réalisation nette dans le cas des pièces désuètes. La moins-value est imputée directement aux résultats de l'exercice et aucune reprise de valeur n'est constatée.

SUBVENTIONS À RECEVOIR ET SUBVENTIONS REPORTÉES

Les subventions à recevoir à affecter au remboursement de la dette à long terme sont créées lors de l'émission d'une dette à long terme sur la base des taux de subvention des différentes immobilisations corporelles admissibles en cours faisant l'objet du financement. Ces taux sont établis à partir des modalités du Programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières. Les subventions à recevoir se retrouvent au poste « À recevoir du ministère des Transports du Québec ». Quant aux subventions reportées, elles sont créées soit lors de l'émission d'une dette à long terme subventionnée ou lors de l'octroi d'une subvention au comptant accordée sur les immobilisations corporelles, toujours en fonction du Programme d'aide au transport en commun ou d'ententes particulières et en fonction des coûts engagés réellement. Elles sont virées aux résultats sur la même base que la charge d'amortissement au poste « Virement des subventions reportées ».

4. OPÉRATIONS À TITRE DE MANDATAIRE

RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TITRES DE TRANSPORT TRAM

Les recettes nettes de la vente de titres de transport TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par l'AMT ainsi que par les Autorités organisatrices de transport (AOT) et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes nettes provenant de la vente de titres de transport métropolitain, selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente de titres de transport TRAM, nette d'une partie des recettes provenant du réseau de trains de banlieue [note 5] et des autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	2010	2009
Société de transport de Montréal	43 863	42 507
Réseau de transport de Longueuil	17 789	17 527
Société de transport de Laval	10 513	9 917
Conseils intermunicipaux de transport	11 067	10 997
Conseil régional de transport de Lanaudière	3 518	3 512
Municipalités	1 005	992
	87 755	85 452

Ainsi, seule la portion de l'AMT est reflétée à l'état des résultats cumulés.

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

TAXE SUR L'ESSENCE À REDISTRIBUER AUX ORGANISMES

Depuis le 1^{er} mai 2010, l'AMT perçoit pour le compte d'organismes admissibles la nouvelle majoration de la taxe sur l'essence de 1,5 cent le litre dédié au financement du transport en commun sur son territoire. Selon les modalités et conditions de versements stipulées dans le décret 1183-2010 du gouvernement du Québec, l'AMT doit redistribuer la totalité des montants à ces organismes. La taxe sur l'essence à redistribuer totalisait 32 682 au 31 décembre 2010.

5. TRAINS DE BANLIEUE**RECETTES DES TRAINS DE BANLIEUE**

Les recettes des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAIN et de la partie de la vente de titres de transport TRAM reliée aux trains de 30 688 en 2010 [29 818 en 2009].

Les recettes de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	2010	2009
Deux-Montagnes	18 884	18 278
Vaudreuil-Hudson (2009 : Dorion-Rigaud)	9 637	9 556
Blainville–Saint-Jérôme	8 436	8 015
Mont-Saint-Hilaire	6 597	5 977
Delson-Candiac	2 294	2 228
	45 848	44 054

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT répartit, conformément à la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson, entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

L'AMT répartit, selon la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac entre les municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la Loi sur la fiscalité municipale, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

Les contributions municipales aux lignes de trains de banlieue se répartissent comme suit :

	2010	2009
Deux-Montagnes	14 092	14 001
Vaudreuil-Hudson (2009 : Dorion-Rigaud)	13 225	11 653
Blainville–Saint-Jérôme	7 561	6 837
Mont-Saint-Hilaire	7 992	7 134
Delson-Candiac	3 712	2 790
	46 582	42 415

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS



au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

COÛTS D'EXPLOITATION

Les coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue sont les suivants :

	2010	2009
Deux-Montagnes	35 229	37 275
Vaudreuil-Hudson (2009 : Dorion-Rigaud)	33 140	29 435
Blainville–Saint-Jérôme	19 113	17 152
Mont-Saint-Hilaire	19 980	17 813
Delson-Candiac	9 279	8 204
	116 741	109 879

6. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations corporelles non subventionnées du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant un cent par cent dollars de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la Loi sur la fiscalité municipale, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Le Métro vers Laval a été mis en service le 28 avril 2007. Une entente a été signée, impliquant la Société de transport de Montréal (STM), l'AMT, le ministère des Finances du Québec (MFQ) et le ministère des Transports du Québec (MTQ), afin de permettre la rétrocession ultérieure, à la STM, des infrastructures reliées à l'exploitation de ce métro, à l'exclusion des équipements métropolitains afférents.

Cette rétrocession s'effectuera en vertu de l'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

Ce transfert d'actifs aura pour effet de diminuer les immobilisations et les subventions reportées de l'AMT d'un montant de 679 723. Le transfert aura aussi pour incidence de diminuer le montant à recevoir du MTQ et la dette afférente.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS



au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

			2010	2009
				Retraité [note 2]
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Trains de banlieue				
Flotte de trains	527 963	160 236	367 727	145 193
Deux-Montagnes				
Terrains	15 226	–	15 226	15 226
Infrastructures	84 579	56 631	27 948	30 789
Vaudreuil-Hudson				
Terrains	634	–	634	634
Infrastructures	44 105	24 289	19 816	21 248
Blainville				
Terrains	3 188	–	3 188	3 068
Infrastructures	49 072	14 656	34 416	33 293
Mont-Saint-Hilaire				
Terrains	3 106	–	3 106	3 139
Infrastructures	33 216	13 416	19 800	21 296
Delson-Candiac				
Terrains	54	–	54	54
Infrastructures	7 127	2 550	4 577	4 700
Équipements métropolitains				
Terrains	24 990	–	24 990	24 983
Technologie de l'information	7 255	805	6 450	357
Sécurité	2 068	420	1 648	877
Voies réservées	66 303	25 083	41 220	44 495
Stationnements incitatifs	20 600	8 136	12 464	12 867
Terminus	104 676	28 698	75 978	79 877
Pièces de rechange des trains de banlieue	588	–	588	588
Projets en voie de réalisation				
Train de l'Est	137 356	–	137 356	84 430
Flotte de trains	128 590	–	128 590	286 808
Autres projets	104 973	–	104 973	52 326
Immobilisations détenues en vertu d'un contrat de location-acquisition	14 622	1 595	13 027	13 317
Actifs destinés à la vente	27 069	26 429	640	–
Immobilisations corporelles	1 407 360	362 944	1 044 416	879 565
Métro vers Laval en instance de transfert	679 723	–	679 723	677 551

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

8. AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :

- 0,20 \$ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2010, 40 526 [44 501 en 2009].
- 0,50 \$ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2010, 9 640 [11 141 en 2009].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabatement aux trains : 0,50 \$ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'un circuit d'autobus en rabatement à une gare du réseau de trains de banlieue, totalisant en 2010, 634 [738 en 2009].

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	2010	2009
Métro :		
Société de transport de Montréal	40 526	44 501
Autobus :		
Société de transport de Montréal	4 627	5 107
Réseau de transport de Longueuil	2 610	3 211
Société de transport de Laval	566	703
Conseils intermunicipaux de transport	1 288	1 464
Conseil régional de transport de Lanaudière	429	514
Municipalités	120	142
	9 640	11 141
Aide au réseau d'autobus en rabatement aux trains :		
Société de transport de Montréal	247	280
Réseau de transport de Longueuil	24	30
Société de transport de Laval	70	80
Conseils intermunicipaux de transport	293	348
	634	738
Dépenses afférentes	279	138
	51 079	56 518

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

9. AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET ÉTUDIANT DES TITRES DE TRANSPORT TRAM ET DÉPENSES AFFÉRENTES

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et étudiant consentis aux utilisateurs des titres de transport TRAM. Pour l'année 2010, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM, un montant de 7 005 pour les titres de transport TRAM des zones 1 à 8 [6 507 en 2009].

L'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM se répartit comme suit :

	2010	2009
Société de transport de Montréal	3 302	3 042
Réseau de transport de Longueuil	1 501	1 402
Société de transport de Laval	835	746
Conseils intermunicipaux de transport	943	908
Conseil régional de transport de Lanaudière	327	316
Municipalités	97	93
	7 005	6 507

10. AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

En 2005, l'AMT a introduit une aide à l'intégration tarifaire. Cette aide métropolitaine vise à assurer, en tout ou en partie, à chaque AOT qui participe au système tarifaire métropolitain, une part des recettes métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux, diminuées du rabais tarifaire métropolitain.

L'aide à l'intégration tarifaire se répartit comme suit :

	2010	2009
Société de transport de Montréal	4 127	1 962
Réseau de transport de Longueuil	627	342
Société de transport de Laval	3 433	1 464
Conseils intermunicipaux de transport	1 040	516
Conseil régional de transport de Lanaudière	3	1
Municipalités	3	1
	9 233	4 286

11. EMPRUNTS À COURT TERME

L'AMT peut faire des emprunts à court terme auprès du MFQ. La capacité d'emprunt à court et à long terme est fixée par décret à tous les deux ans. Le décret en vigueur a été autorisé en juin 2009 au montant de 879 000 et vient à échéance le 31 décembre 2011. La facilité de crédit à court terme porte intérêt à un taux moyen pondéré de 1,2495% (0,4471% en 2009). Au 31 décembre 2010, l'AMT avait un solde utilisé de cette facilité de crédit à court terme de 48 302 [46 058 en 2009].

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

12. DETTE À LONG TERME

L'AMT a contracté des emprunts auprès du MFQ. En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total encaissé de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 68 824 de capital et 46 147 d'intérêts.

Les dettes suivantes portent des intérêts à taux fixe :

	2010	2009
Billet à payer, émis en 2000, avec un taux d'intérêt de 5,948% – Échéance 2010	–	1 168
Billets à payer, émis en 2001, avec taux d'intérêt variant entre 5,866% et 5,958% – Échéance 2010	–	18 156
Billets à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt variant entre 5,385% et 6,039% – Échéance avec entre 2012 et 2022	39 842	46 796
Billets à payer, émis en 2003, avec taux d'intérêt variant entre 4,283% et 5,167% – Échéance entre 2010 et 2013	46 593	101 664
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant entre 4,8879% et 5,453% – Échéance entre 2013 et 2024	118 229	125 937
Billets à payer, émis en 2005, avec taux d'intérêt variant entre 4,079% et 5,261% – Échéance entre 2011 et 2025	192 885	203 439
Billets à payer, émis en 2006, avec taux d'intérêt variant entre 4,119% et 4,960% – Échéance entre 2010 et 2026	155 727	198 551
Billets à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt variant entre 4,288% et 5,136% – Échéance entre 2010 et 2025	65 480	70 748
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,3174% et 4,659% – Échéance entre 2017 et 2018	136 535	142 000
Billets à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt variant entre de 4,340% et 4,542% – Échéance entre 2018 et 2019	189 867	196 307
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 2,234% et 4,925% – Échéance entre 2012 et 2029	289 403	–
	1 234 561	1 104 766
Moins : Portion à court terme de la dette à long terme	(71 071)	(66 237)
	1 163 490	1 038 529
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, échéant en juillet 2010	–	479
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, échéant en juillet 2012	635	–
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, échéant en juillet 2067	14 359	14 138
Moins : Portion à court terme de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(395)	(479)
	14 599	14 138

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS



au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

Remboursements annuels en capital et intérêts de la dette à long terme:

	Dette totale		Assumée MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2011	71 071	56 840	59 775	48 311
2012	74 822	52 631	60 941	44 837
2013	70 615	49 133	56 840	41 935
2014	74 550	48 796	60 955	42 118
2015	71 831	43 167	58 743	37 068
2016 et suivantes	871 672	271 764	742 527	231 251
	1 234 561	522 331	1 039 781	445 520

Le montant de 1 039 781 assumé par le MTQ est comptabilisé au bilan du Fonds d'immobilisations au 31 décembre 2010, au poste d'actifs « À recevoir du ministère des Transports du Québec ».

Paiements minimums futurs exigibles en vertu de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition :

	Capital	Intérêts
2011	395	531
2012	240	523
2013	–	531
2014	–	543
2015	–	555
	635	2 683

13. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'AMT a mis en place le 1^{er} juillet 2007 un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5% du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50% des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum de 3% de cotisations supplémentaires qui sont imputées aux résultats de l'exercice. Les cotisations de l'AMT aux résultats de l'exercice s'élèvent à 948 [784 en 2009].

14. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES AUX RISQUES FINANCIERS

La direction a mis en place 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.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

L'emprunt à court terme et la dette à long terme portent des taux d'intérêt fixes pour tous les emprunts. Par conséquent, le risque de taux d'intérêt relativement aux flux de trésorerie auxquels est exposée l'AMT est minime et le risque de marché lié aux taux d'intérêt l'est également, compte tenu que l'AMT prévoit le remboursement selon l'échéancier prévu.

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

RISQUE DE PRIX SUR MARCHANDISES

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du diesel, l'AMT a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de swap sur l'huile à chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant, jusqu'à trois ans à l'avance. Au 31 décembre 2010, des swaps d'huile à chauffage sont en cours [note 17].

RISQUE DE CHANGE

Bien que l'AMT transige ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses charges, de son encaisse et de ses comptes à payer est libellée en devise américaine. Par conséquent, les résultats de l'AMT sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Afin de minimiser les impacts résultant de la conversion en dollars canadiens du coût de ses achats en immobilisations corporelles libellées en devises étrangères, l'AMT a recours à un swap de taux de change [note 17].

15. BILLETS À TERME ADOSSÉS À DES ACTIFS

Le 21 janvier 2009, le comité pancanadien des investisseurs a procédé à la restructuration des papiers commerciaux adossés à des actifs (PCAA), selon le plan annoncé en décembre 2008. Les papiers commerciaux adossés à des actifs à court terme détenus depuis août 2007 ont été substitués par des billets adossés à des actifs à long terme, dont l'échéance s'aligne sur celle des actifs auparavant détenus par les conduits sous-jacents. Étant donné la nature à « long terme » de ces titres de remplacement, le terme BTAA (billets à terme adossés à des actifs) a été adopté par les marchés financiers. Rappelons que ces titres constituent des créances adossées à une variété d'instruments financiers. Les actifs sous-jacents, tels que les créances hypothécaires résidentielles ou commerciales, ou l'exposition aux risques, tels que les trocs de défaillance de crédit, ainsi que certains autres actifs sont acquis par un conduit au moyen de divers types d'opérations, comprenant notamment l'émission de papier commercial ou de billets à terme.

Initialement, un moratoire ayant été établi jusqu'au 21 juillet 2010, au cours duquel aucun appel de garantie additionnelle ne pourrait être effectué sur les trocs de défaillance de crédits. Ce moratoire a aussi pour but de permettre la création d'un marché secondaire pour ces titres.

Au 31 décembre 2009, l'AMT détient les titres suivants inclus dans le plan de restructuration :

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS



au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

FONDS D'EXPLOITATION

	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable	Date d'échéance
VAC II				
Billets A-1	11 678	–	11 678	15 juillet 2056
Billets A-2	9 429	942	8 487	15 juillet 2056
Billets B	1 712	1 712	–	15 juillet 2056
Billets C	707	707	–	15 juillet 2056
Billets série 6	4 936	4 689	247	20 juin 2013
Billets série 7	3 002	2 852	150	20 décembre 2013
Billets série 8	54	52	2	25 avril 2029
VAC III				
Billets série 16A	2 619	419	2 200	28 septembre 2013
Billets série 16B	239	38	201	28 septembre 2013
Billets série 34	1 091	175	916	13 décembre 2021
Billets série 35	972	156	816	13 décembre 2027
Billets série 36	535	85	450	13 décembre 2034
	36 974	11 827	25 147	

FONDS D'IMMOBILISATIONS

	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable	Date d'échéance
VAC II				
Billets A-1	2 254	–	2 254	15 juillet 2056
Billets A-2	134	13	121	15 juillet 2056
Billets B	24	24	–	15 juillet 2056
Billets C	75	75	–	15 juillet 2056
VAC III				
Billets série 1	907	550	357	12 juillet 2038
Billets série 2	184	113	71	15 juillet 2056
	3 578	775	2 803	
TOTAL	40 552	12 602	27 950	

Au courant de l'exercice 2010, l'AMT a encaissé 1 668 relativement aux remboursements de capital BTAA (1 332 pour le Fonds d'exploitation et 336 pour le Fonds d'immobilisations).

Étant donné qu'il n'y a pas de marché actif pour ces nouveaux billets, la direction estime à 25 139 (22 468 pour le Fonds d'exploitation et 2 671 pour le Fonds d'immobilisations) le montant qu'elle sera en mesure de récupérer ultérieurement sur leur valeur nominale. La direction est d'avis que l'estimation est raisonnable et s'avère la plus appropriée au 31 décembre 2010.

Ainsi, au 31 décembre 2010, l'AMT a constaté une moins-value durable additionnelle relative au Fonds d'exploitation de 1 613 (4 023 en 2009). Les rachats ont généré un gain de 468 (265 pour le Fonds d'exploitation et 203 pour le Fonds d'immobilisations).

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS



au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

Au 31 décembre 2010, l'AMT détient les titres suivants inclus dans le plan de restructuration :

FONDS D'EXPLOITATION

	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable	Date d'échéance
VAC II				
Billets A-1	11 671	–	11 671	15 juillet 2056
Billets A-2	9 429	943	8 486	15 juillet 2056
Billets B	1 712	1 712	–	15 juillet 2056
Billets C	707	707	–	15 juillet 2056
Billets série 6	4 936	4 689	247	20 juin 2013
Billets série 7	3 002	2 852	150	20 décembre 2013
Billets série 8	37	35	2	25 avril 2029
VAC III				
Billets série 16A	1 499	240	1 259	28 septembre 2013
Billets série 16B	239	38	201	28 septembre 2013
Billets série 34	904	452	452	13 décembre 2021
Billets série 35	972	972	–	13 décembre 2027
Billets série 36	535	535	–	13 décembre 2034
	35 643	13 175	22 468	

FONDS D'IMMOBILISATIONS

	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable	Date d'échéance
VAC II				
Billets A-1	2 253	–	2 253	15 juillet 2056
Billets A-2	134	13	121	15 juillet 2056
Billets B	24	24	–	15 juillet 2056
Billets C	75	75	–	15 juillet 2056
VAC III				
Billets série 1	572	347	225	12 juillet 2038
Billets série 2	184	112	72	15 juillet 2056
	3 242	571	2 671	
TOTAL	38 885	13 746	25 139	

Les billets A-1, A-2 et B portent intérêt au taux des acceptations bancaires moins 50 points de base. L'intérêt sur les billets B est cumulatif et est payable seulement lorsque le capital et l'intérêt des billets A-1 et A-2 auront été réglés intégralement. Les billets C porteront intérêt au taux des acceptations bancaires plus 20%. L'intérêt est cumulatif et payable seulement lorsque le capital et l'intérêt des billets A-1, A-2 et B auront été réglés intégralement.

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

16. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

ENGAGEMENTS RELATIFS AU FONDS D'EXPLOITATION

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement à l'égard de l'exploitation et de la gestion des trains de banlieue et des équipements métropolitains. Les engagements en vertu de ces contrats pour les prochains exercices s'établissent comme suit :

2011	75 674
2012	29 304
2013	21 957
2014	13 230
2015	9 872
2016 et suivants	17 617
	167 654

ENGAGEMENTS RELATIFS AU FONDS D'IMMOBILISATIONS

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs à l'égard de différents projets d'immobilisations en cours. De plus, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à subventionner, en partie, ces investissements en immobilisations. Les engagements, en vertu des contrats octroyés pour ces projets, s'établissent comme suit :

2011	280 352
2012	55 611
2013	9 887
2014	11 958
2015	–
2016 et suivants	23 000
	380 808

ÉVENTUALITÉS

PASSIF ENVIRONNEMENTAL

Au cours de l'exercice 2010, l'AMT a fait l'acquisition de quatre terrains contaminés, ces ajouts s'inscrivent dans la réalisation de projets tels que le Train de l'Est ainsi que, pour un projet de construction d'un centre d'entretien à Lachine. L'AMT a enregistré un passif environnemental de l'ordre de 13 063 pour les terrains de Lachine, Lacordaire, Charlemagne et Pointe Saint-Charles. La contrepartie a été enregistrée en ajout du coût d'acquisition des actifs. Ces montants proviennent des estimations de la direction ainsi que de rapports d'évaluation produits par des experts indépendants.

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

RECOURS COLLECTIF CONTRE L'AMT

Le 10 février 2009, une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif a été déposée contre l'AMT. Dans la requête, il a été allégué que l'AMT néglige de respecter les horaires qu'elle publie, accusant ainsi des retards sur les lignes Montréal/Vaudreuil-Hudson et Montréal/Deux-Montagnes.

Le 3 septembre 2010, un jugement a été rendu concernant l'autorisation de la requête. En effet, le jugement autorise l'institution d'un recours collectif, il ne constitue pas un jugement rendu sur le fond. Aussi, la période visée par le recours collectif est de 2 mois, soit janvier et février 2009 versus les 22 mois dans la demande initiale. Bien que la Cour ait autorisé le recours, elle a limité les usagers visés aux détenteurs de passes mensuelles ayant utilisé les trains sur les lignes en cause sur semaine à l'heure de pointe durant les mois de janvier et février 2009. Au niveau des dommages, la Cour a autorisé le requérant à réclamer un rabais de 50% du prix des titres mensuels pour les mois en cause et 100 \$ par mois pour troubles et inconvénients. Le montant estimatif réclamé est de 7 500. Le requérant n'a pas porté le jugement en appel. Lorsqu'un jugement autorise l'exercice du recours collectif, l'intimé n'a pas de droit d'appel. Le 25 octobre 2010, la Cour a ordonné la publication des avis aux membres dans les gares, près des distributrices de l'AMT ainsi que dans le journal.

L'AMT fait également l'objet de d'autres poursuites et la direction est d'avis qu'elle a établi des provisions adéquates pour couvrir toutes les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant. Le montant de ces réclamations est de l'ordre de 2 718 et la direction a enregistré une provision aux livres de 2 341.

17. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

L'AMT utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de swap de commodités pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs, ni des opérations spéculatives. L'AMT utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de matériel en devise américaine dans le cadre d'un important projet d'immobilisations corporelles visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les swaps sont liés à une marchandise (huile à chauffage no 2) pour laquelle les parties échangent des paiements en espèces basés sur des variations du prix des marchandises ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour les marchandises. Quant au contrat de change à terme, il est lié à des projets futurs d'immobilisations corporelles et constitue une entente contractuelle visant à acheter des dollars américains à une date ultérieure et à un taux préétabli.

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait l'instrument financier dérivé suivant :

	Prix fixe	Quantité référence
Opération de change, octobre 2008 à juillet 2014	1,0697 \$CAN	223 570 \$US

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait les instruments financiers dérivés suivants :

	Prix fixe	Quantité référence
Huile à chauffage, janvier 2011 à juin 2011	0,6380\$ CAN/litre	5 760 000 litres
Huile à chauffage, juin 2011 à décembre 2011	0,6190\$ CAN/litre	5 920 000 litres
Huile chauffage, janvier 2012 à mars 2012	0,6440\$ CAN/litre	2 880 000 litres
Huile chauffage, mars 2012 à mai 2012	0,6420\$ CAN/litre	2 400 000 litres

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

18. FLUX DE TRÉSORERIE CUMULÉS

La trésorerie et les équivalents de trésorerie figurant dans l'état des flux de trésorerie cumulés comprennent les montants suivants comptabilisés au bilan cumulé :

	2010	2009
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14 667	11 740
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE	14 667	11 740

Les intérêts versés au cours de l'exercice s'élèvent à 54 307 (49 485 en 2009).

19. CRÉANCES**FONDS D'EXPLOITATION**

	2010	2009
Comptes clients des municipalités	29 573	3 564
À recevoir du MTQ	14 546	7 194
Comptes clients des AOT	8 571	7 753
Provision des contributions municipales trains à recevoir	5 658	965
Autres comptes clients	2 117	2 127
À recevoir des AOT suite au partage des recettes métropolitaines	543	940
Autres	832	1 107
Provision pour mauvaises créances	(1 555)	(1 555)
	60 285	22 095

FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2010	2009
Comptes clients des municipalités	18 733	–
Autres comptes clients	273	–
	19 006	–
TOTAL – CRÉANCES	79 291	22 095

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)



20. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

FONDS D'EXPLOITATION

	2010	2009
Fournisseurs	24 672	7 998
Compte à payer – Aide métropolitaine	24 529	27 805
Autres courus	13 515	4 717
Comptes à payer – Aide à l'intégration tarifaire	9 867	5 023
Comptes à payer – Aide au tarif réduit	7 005	6 507
Frais courus des lignes de train	6 239	6 408
À payer aux AOT suite au partage des recettes métropolitaines	3 180	5 960
Provision pour réclamations	2 341	2 368
Provision des contributions municipales trains à payer	1 433	1 777
Courus dépenses de fonctionnement et équipement	883	2 135
Autres	823	2 474
	94 487	73 172

FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2010	2009
Frais courus	22 162	16 089
Fournisseurs	6 062	17 142
Intérêts courus sur la dette à long terme	7 537	7 760
Autres	3 117	2 417
	38 878	43 408
TOTAL – FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS	133 365	116 580

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)



21. SUBVENTIONS REPORTÉES

	2010			2009 Retraité [note 2]
	MTQ	Autres	Total	Total
Subventions reportées relatives au Métro vers Laval en instance de transfert				
Subventions reportées au début de l'exercice	677 551	-	677 551	663 182
Nouvelles subventions affectées de l'exercice en cours	2 172	-	2 172	14 369
Subventions reportées à la fin de l'exercice	679 723	-	679 723	677 551
Subventions reportées				
Subventions reportées au début de l'exercice	482 024	2 088	484 112	358 877
Nouvelles subventions affectées de l'exercice en cours	130 750	125	130 875	138 471
Virement aux résultats de l'exercice en cours	(17 997)	(25)	(18 022)	(13 236)
Subventions reportées à la fin de l'exercice	594 777	2 188	596 965	484 112

22. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers cumulés et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, l'AMT est apparentée avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec.

L'AMT n'a conclu aucune opération commerciale avec ses apparentés autre que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. La majorité de ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers cumulés.

23. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice courant.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)



24. RÉSULTATS ET SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION

	2010	2009
PRODUITS		
Remises gouvernementales :		
Taxe sur l'essence	47 881	49 652
Droit sur l'immatriculation	55 037	53 813
Revenus des trains de banlieue <i>[note 5]</i>	45 848	44 054
Contributions municipales aux trains de banlieue <i>[note 5]</i>	46 582	42 415
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	6 025	5 585
Aide du gouvernement du Québec au transport adapté	–	750
Recettes des autobus express métropolitains	2 579	2 596
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	453	751
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	6 063	3 714
Revenus - Aide au développement	1 631	970
Revenus d'intérêts	160	779
Autres revenus	1 861	1 107
	214 120	206 186
CHARGES		
Aide métropolitaine et dépenses afférentes <i>[note 8]</i>	51 079	56 518
Trains de banlieue <i>[note 5]</i>	116 741	109 879
Équipements métropolitains	15 687	16 613
Frais de fonctionnement	7 124	7 924
Aide au développement	4 702	5 131
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes <i>[note 9]</i>	7 005	6 507
Aide à l'intégration tarifaire <i>[note 10]</i>	9 233	4 286
Transport adapté	1 647	1 862
Autobus express métropolitains	4 571	4 412
Frais de gestion SAAQ et autres	3 238	1 242
	221 027	214 374
DÉFICIT AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	(6 907)	(8 188)
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs <i>[note 15]</i>	(1 613)	(4 023)
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(8 520)	(12 211)
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION AU DÉBUT	(10 343)	1 868
Déficit de l'exercice	(8 520)	(12 211)
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION À LA FIN	(18 863)	(10 343)

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)



25. BILAN DU FONDS D'EXPLOITATION

	2010	2009
ACTIF		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	488	4 379
Créances [note 19]	60 285	22 095
Frais payés d'avance	5 890	638
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	28 399	23 899
Billets à terme adossés à des actifs [note 15]	22 468	25 147
Pièces de rechange des trains de banlieue	4 394	4 849
À recevoir du Fonds d'immobilisations	2 611	879
	124 535	81 886
PASSIF		
Emprunts à court terme [note 11]	16 229	19 057
Fournisseurs et frais courus [note 20]	94 487	73 172
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes [note 4]	32 682	–
	143 398	92 229
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION	(18 863)	(10 343)
	124 535	81 886

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

26. RÉSULTATS ET SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2010	2009 Retraité [note 2]
PRODUITS		
Virement des subventions reportées <i>[note 21]</i>	18 022	13 236
Contributions municipales <i>[note 6]</i>	33 412	30 930
Revenus d'intérêts	46 884	43 698
Revenus commerciaux	3 823	3 892
Autres revenus	278	873
	102 419	92 629
CHARGES		
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	53 705	49 266
Entretiens, réparations et études de faisabilité	5 499	5 711
Amortissement des immobilisations corporelles	39 567	34 800
Perte réalisée suite à la radiation d'immobilisations corporelles	4 474	–
Pertes de change	1 281	–
Autres	1 228	483
	105 754	90 260
(DÉFICIT) BÉNÉFICE DE L'EXERCICE	(3 335)	2 369
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS DÉJÀ ÉTABLI	242 268	238 083
Retraitement : correction des immobilisations corporelles <i>[note 2]</i>	(3 966)	(2 760)
Retraitement : correction des subventions reportées et des subventions à recevoir <i>[note 2]</i>	431	612
Retraitement : correction d'un contrat de location-acquisition <i>[note 2]</i>	(2 175)	(1 746)
SOLDE REDRESSÉ DU FONDS D'IMMOBILISATIONS AU DÉBUT	236 558	234 189
(Déficit) Bénéfice de l'exercice	(3 335)	2 369
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS À LA FIN	233 223	236 558

au 31 décembre 2010

(Les montants sont en milliers de dollars)

27. BILAN DU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2010	2009 Retraité [note 2]
ACTIF		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14 179	7 361
Créances [note 19]	19 006	–
Billets à terme adossés à des actifs [note 15]	2 671	2 803
À recevoir du MTQ	1 086 096	1 021 594
Autres subventions à recevoir	–	18
Méto vers Laval en instance de transfert [note 7]	679 723	677 551
Immobilisations corporelles [note 7]	1 044 416	879 565
	2 846 091	2 588 892
PASSIF		
Emprunts à court terme [note 11]	32 073	27 001
Fournisseurs et frais courus [note 20]	38 878	43 408
Portion à court terme de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 12]	395	479
Portion à court terme de la dette à long terme [note 12]	71 071	66 237
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 12]	14 599	14 138
Passif environnemental [note 16]	13 063	–
Dette à long terme [note 12]	1 163 490	1 038 529
Subventions reportées relatives au Méto vers Laval en instance de transfert [note 21]	679 723	677 551
Subventions reportées [note 21]	596 965	484 112
Dû au Fonds d'exploitation	2 611	879
	2 612 868	2 352 334
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS	233 223	236 558
	2 846 091	2 588 892



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

500, Place d'Armes, 25^e étage

Montréal (Québec) H2Y 2W2

Tél. : 514 287-2464 | Téléc. : 514 287-2460

www.amt.qc.ca