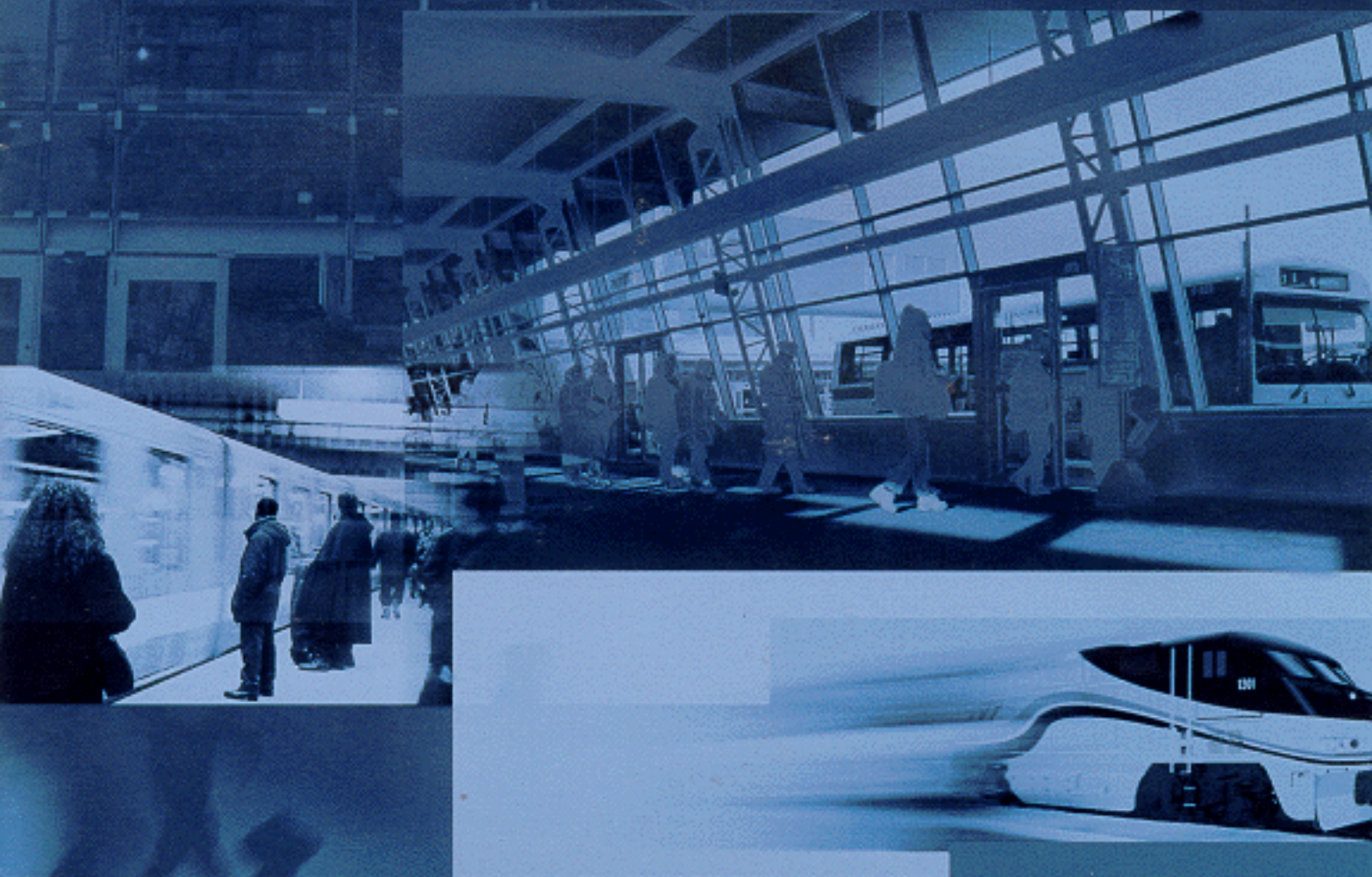


É T A T S F I N A N C I E R S

1999

UNE VISION MÉTROPOLITAINE DU TRANSPORT DES PERSONNES



AMT
Agence métropolitaine de transport

Table des matières

Les états financiers au 31 décembre 1999

Rapport des vérificateurs 2

Fonds d'exploitation

- État des revenus, des dépenses et des revenus reportés 3
- Bilan 4

Fonds d'immobilisations

- État des opérations et du financement permanent réalisé 5
- Bilan 6

État des actifs immobilisés 7

Notes afférentes aux états financiers 8

Rapport des vérificateurs



Aux membres du conseil d'administration de
l'Agence métropolitaine de transport

Nous avons vérifié le bilan du Fonds d'exploitation, le bilan du Fonds d'immobilisations et l'état des actifs immobilisés de **l'Agence métropolitaine de transport** [ci-après appelée l'AMT] au 31 décembre 1999 et l'état des revenus, des dépenses et des revenus reportés du Fonds d'exploitation, et l'état des opérations et du financement permanent réalisé du Fonds d'immobilisations pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'AMT. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

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

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 1999 ainsi que des résultats de ses opérations et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables mentionnés à la note 2.

Les chiffres du budget sont présentés aux fins de comparaison et n'ont pas fait l'objet d'une vérification. Nous n'exprimons donc pas d'opinion sur ces chiffres.

Montréal, Québec
le 31 mars 2000

Ernst & Young s.r.l.
Comptables agréés

Fonds d'exploitation

État des revenus, des dépenses et des revenus reportés

Exercices terminés les 31 décembre

Exercices terminés les 31 décembre	1999		1998
	Budget	Réel	Réel
	[non vérifié]		
	\$	\$	\$
[en milliers de dollars]			
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
taxe sur l'essence	47 423	44 568	44 894
droit sur l'immatriculation	41 512	42 196	41 565
Recettes de la vente de TRAM [note 4]	36 980	36 678	32 967
Recettes des trains de banlieue [note 5]	17 285	21 329	17 892
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	19 591	19 443	17 674
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 15] :			
pour les trains de banlieue	21 387	20 824	21 993
pour les équipements métropolitains	5 803	5 692	5 786
Aide gouvernementale au transport adapté	375	286	241
Recettes de la desserte métropolitaine	360	394	—
Contributions municipales à la desserte métropolitaine	225	184	136
Autres	500	834	1 085
	191 441	192 428	184 233
DÉPENSES			
Répartition des recettes des trains de banlieue	3 150	3 713	2 876
Répartition des recettes de la vente de TRAM [note 4]	36 980	36 678	32 967
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 6]	54 310	53 605	52 242
Trains de banlieue [note 5]	50 030	50 923	46 946
Équipements métropolitains	7 600	7 711	7 156
Service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 15] :			
pour les trains de banlieue	21 421	20 858	22 035
pour les équipements métropolitains	7 323	7 192	7 484
Dépenses de fonctionnement	3 306	3 590	3 295
Aide au développement	571	1 188	—
Aide au tarif réduit des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 7]	4 411	5 394	483
Transport adapté	500	381	321
Desserte métropolitaine	900	918	133
Autres	939	903	940
	191 441	193 054	176 878
Résultat net avant subvention d'équilibre	—	(626)	7355
Subvention d'équilibre [note 8]	3 500	3 500	5 000
Résultat net	(3 500)	(4 126)	2 355
Revenus reportés au début de l'exercice	3 500	6 543	4 188
Revenus reportés à la fin de l'exercice	—	2 417	6 543

Voir les notes afférentes aux états financiers

Fonds d'exploitation

Bilan



Aux 31 décembre	1999	1998
	\$	\$
	[en milliers de dollars]	
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	8 287	21 282
Remises gouvernementales à recevoir	19 423	19 323
À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun [note 9]	6 206	10 454
À recevoir du ministère des Transports du Québec	526	335
À recevoir des municipalités	–	129
À recevoir du ministère des Affaires municipales et de la Métropole	–	88
Pièces de rechange des trains de banlieue	1 415	1 526
Autres	1 370	926
	37 227	54 063
PASSIF ET AVOIR		
Créditeurs et frais courus	10 703	7 027
À payer aux autorités organisatrices de transport en commun [note 10]	20 404	35 200
Subvention d'équilibre à payer [note 8]	3 500	5 000
À payer à des municipalités	203	293
	34 810	47 520
AVOIR		
Revenus reportés à l'exercice suivant	2 417	6 543
	37 227	54 063
Engagements et éventualités [note 15]		

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,

Administrateur

Administrateur

Fonds d'immobilisations

État des opérations et du financement permanent réalisé

Exercices terminés les 31 décembre

	1999	1998
	\$	\$
	[en milliers de dollars]	
FINANCEMENT PERMANENT		
Subventions du ministère des Transports du Québec [note 11]	19 867	16 907
Contributions municipales [note 12]	15 135	15 657
Autres subventions	1 588	–
Autres	563	687
	37 153	33 251
Transferts d'éléments d'actif		
Transferts d'éléments d'actif des trains de banlieue [note 3]	–	24 129
	37 153	57 380
DÉPENSES		
Trains de banlieue		
Dorion-Rigaud – infrastructures	1 433	696
Deux-Montagnes – infrastructures	1 315	650
Blainville – matériel roulant	1 926	–
Blainville – infrastructures	1 450	129
Blainville – terrains	391	–
Équipements métropolitains		
Voies réservées	158	1 441
Terminus	125	–
Stationnements incitatifs	34	4 184
Rénovation des stations de métro du réseau initial [note 15]	5 265	6 259
Études de faisabilité – système léger sur rail	2 445	–
Études de faisabilité – prolongements de métro	2 222	–
Études de faisabilité – divers	638	394
Immobilisations en cours	18 917	15 772
	36 319	29 525
Transferts d'éléments d'actif		
Trains de banlieue [note 3]		
Dorion-Rigaud – infrastructures	–	24 129
	36 319	53 654
Financement permanent réalisé de l'exercice	834	3 726
Financement permanent réalisé au début de l'exercice	14 805	11 079
Financement permanent réalisé à la fin de l'exercice	15 639	14 805

Voir les notes afférentes aux états financiers

Fonds d'immobilisations

Bilan



Aux 31 décembre	1999	1998
	\$	\$
	[en milliers de dollars]	
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	21 327	21 666
À recevoir du ministère des Transports du Québec	37 213	19 100
Autres	1 139	231
	59 679	40 997
PASSIF ET AVOIR		
Créditeurs et frais courus	14 651	9 342
Billets à payer [note 14]	29 389	16 850
	44 040	26 192
AVOIR		
Financement permanent réalisé	15 639	14 805
	59 679	40 997
Engagements et éventualités [note 15]		

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,

Administrateur

Administrateur

État des actifs immobilisés

Aux 31 décembre

	1999	1998
	\$	\$
	[en milliers de dollars]	
ACTIFS IMMOBILISÉS		
Trains de banlieue Deux-Montagnes		
Terrains	13 504	13 504
Infrastructures	76 098	74 762
Matériel roulant	129 175	129 175
Trains de banlieue Dorion-Rigaud		
Infrastructures	26 593	24 825
Matériel roulant	48 475	48 475
Trains de banlieue Blainville		
Terrains	403	—
Infrastructures	5 275	129
Matériel roulant	6 503	2 600
Équipements métropolitains		
Voies réservées	3 679	3 498
Stationnements incitatifs	4 843	4 881
Terminus	1 784	—
Pièces de rechange des trains de banlieue	1 448	1 448
Immobilisations en cours	27 436	16 170
	345 216	319 467

AVOIR

Investissements dans les actifs immobilisés	345 216	319 467
	345 216	319 467

Engagements et éventualités [note 15]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Notes afférentes aux états financiers



31 décembre 1999

[Les montants des tableaux 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 créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi]. La compétence de l'AMT s'exerce sur le transport en commun métropolitain effectué sur son territoire qui est constitué de celui des municipalités mentionnées à l'annexe A de la Loi et de celui de la réserve indienne de Kahnawake. Elle a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996.

L'AMT a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, dont les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, d'améliorer les services de train de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers. L'AMT exerce sa mission dans les champs de compétence suivants :

- les trains de banlieue;
- le transport métropolitain, certains services de transport de personnes par autobus et certains équipements et infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de son réseau de transport métropolitain par autobus; et
- certaines voies de circulation routière.

Conformément à l'article 172 de la Loi, la ministre responsable a déposé à l'Assemblée nationale, le 1^{er} décembre 1999, son rapport portant sur l'évaluation de l'application de la Loi.

À la suite de ce rapport, la ministre responsable prévoit la publication d'un Livre blanc, à la mi-avril 2000, sur la réorganisation municipale dans la région de Montréal. Ce Livre blanc contiendra des recommandations quant à la planification, à la coordination et au financement du transport en commun et en ce qui concerne l'AMT en tant qu'instance métropolitaine.

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 1999

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

2 Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été établis selon les principes comptables généralement reconnus au Canada, selon certaines particularités de la comptabilité par fonds et de manière générale selon les directives contenues dans le *Manuel de normalisation de la comptabilité municipale au Québec*. La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle établisse des estimations et formule des hypothèses. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations. De l'avis de la direction, les états financiers ont été préparés adéquatement en faisant preuve de jugement dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables résumées ci-après.

Les états financiers comprennent les fonds et l'état suivants :

i) 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.

ii) 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 les revenus et dépenses en immobilisations.

iii) État des actifs immobilisés

L'AMT utilise un état des actifs immobilisés pour comptabiliser les éléments d'actifs immobilisés acquis à même son Fonds d'immobilisations.

Méthode de comptabilité

Les opérations de l'AMT sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées à titre de revenu ou de financement permanent dans le fonds approprié et dans l'exercice pour lequel elles sont octroyées.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange des trains de banlieue sont évaluées au moindre du coût, moins une provision pour désuétude, et de la valeur de remplacement.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût dans l'état des actifs immobilisés et ne sont pas amorties.

Notes afférentes aux états financiers



31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

3 Transferts d'éléments d'actif nécessaires à l'exploitation des trains de banlieue

Le ministère des Transports du Québec [ci-après appelé le MTQ] a cédé, en 1998, ses droits de propriété dans les aménagements des gares et tous les accessoires et équipements de la ligne de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud. Ce transfert, au montant de 24 129 000 \$, représente les coûts accumulés dans les comptes du MTQ pour les biens dont il était propriétaire.

4 Recettes de la vente de TRAM

Les recettes de la vente de TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par les autorités organisatrices de transport en commun [ci-après appelées AOT] et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT.

Répartition des recettes de la vente de TRAM

L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain se détaille comme suit :

	1999	1998
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	15 454	13 514
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	10 434	10 986
Société de transport de la Ville de Laval	5 869	5 764
Conseils intermunicipaux de transport	3 667	2 103
Municipalités	1 254	600
	36 678	32 967

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

5 Trains de banlieue

Recettes des trains de banlieue

Les recettes tarifaires du réseau de trains de banlieue proviennent des titres intégrés, c'est-à-dire des titres qui permettent de circuler sur le réseau de trains de banlieue et les réseaux de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal [ci-après appelée STCUM], de la Société de transport de la Ville de Laval [ci-après appelée la STL], de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal [ci-après appelée STRSM], des conseils intermunicipaux de transport [ci-après appelés CIT] et des municipalités organisant sur une base individuelle leur service de transport en commun, et des titres non intégrés, c'est-à-dire des titres qui ne permettent d'accéder qu'au réseau de trains de banlieue.

Les recettes des trois lignes de trains de banlieue se répartissent comme suit :

	Budget 1999 [non vérifié]	1999 Réal	1998 Réal
	\$	\$	\$
Deux-Montagnes	8 800	12 462	11 112
Dorion-Rigaud	5 385	5 713	4 808
Blainville	3 100	3 154	1 972
	17 285	21 329	17 892

Contributions municipales aux trains de banlieue

Pour financer une partie des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud, l'AMT répartit 40 % de ces coûts entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant 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. Pour les municipalités qui font partie du territoire de la Communauté urbaine de Montréal [ci-après appelée la CUM], l'AMT facture la CUM qui doit, selon les modalités de versement prescrites par la Loi, le cas échéant, payer à l'AMT une somme égale au total de celle que les municipalités de son territoire auraient dû payer.

Pour financer une partie des coûts d'exploitation et de gestion de la ligne de trains de banlieue Blainville, à l'exception des coûts d'exploitation de la liaison Jean-Talon/Windsor, l'AMT répartit 40 % de ces coûts entre les municipalités desservies par cette ligne de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon. Lorsque la somme des recettes tarifaires nettes affectées aux trains de banlieue et la contribution municipale [40 %] excèdent 70 % des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue, l'excédent est partagé en deux parts égales entre les municipalités desservies par cette ligne de trains de banlieue, à titre de ristourne d'efficacité, et l'AMT. Dans le cas du CIT des Basses Laurentides, le partage de ces coûts entre les municipalités desservies s'effectue selon une formule de répartition propre au CIT des Basses Laurentides.

Notes afférentes aux états financiers



31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

5 Trains de banlieue [suite]

Contributions municipales aux trains de banlieue [suite]

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

	Budget 1999 [non vérifié]	1999 Réal		1998 Réal	
	\$	\$	% du coût des trains	\$	% du coût des trains
Deux-Montagnes	9 828	9 713	40 %	9 238	40%
Dorion-Rigaud	7 772	7 743	40 %	7 674	40%
	17 600	17 456	–	16 912	–
Blainville	2 412	2 592	40 %	915	40%
Blainville – ristourne d'efficacité	(421)	(605)	(9 %)	(153)	(7%)
	1 991	1 987	31 %	762	33%
	19 591	19 443	–	17 674	–

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation et de gestion des trois lignes de trains de banlieue et de la liaison Jean-Talon/Windsor se répartissent comme suit :

	Budget 1999 [non vérifié]	1999 Réal	1998 Réal
	\$	\$	\$
Deux-Montagnes	24 571	24 282	23 096
Dorion-Rigaud	19 429	19 358	19 184
Blainville	6 030	6 480	4 666
Liaison Jean-Talon/Windsor	–	803	–
	50 030	50 923	46 946

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

6 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 transport métropolitain par autobus ou au réseau du métro, ou les coûts de desserte d'une voie de circulation réservée.

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

- 0,20 \$ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau du métro;
- 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, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année.

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

	Budget 1999 [non vérifié] \$	1999 Réal \$	1998 Réal \$
Métro :			
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	41 527	41 190	40 329
Autobus :			
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	6 160	6 077	5 985
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	3 062	2 975	2 928
Société de transport de la Ville de Laval	1 968	1 651	1 495
Conseils intermunicipaux de transport	1 336	1 414	1 258
Municipalités	257	258	247
	12 783	12 375	11 913
Dépenses afférentes	–	40	–
	54 310	53 605	52 242

Notes afférentes aux états financiers



31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

7 Aide au tarif réduit 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, en 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche fait en sorte que le manque à gagner imputable aux tarifs réduits, pour l'année 1999, n'est pas assumé par les AOT. Pour l'année 1999, l'AMT a augmenté le plafond de 3 739 000 \$ à 4 160 000 \$ pour la TRAM 3 et le plafond de 497 000 \$ à 764 000 \$ pour la TRAM des zones 4 à 8, pour l'aide au tarif réduit des titres de transport TRAM, afin de tenir compte de l'augmentation des services. En 1998, l'AMT a assumé ponctuellement la perte de revenus nets découlant de l'élargissement de l'intégration tarifaire aux CIT et aux municipalités pour la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1998.

L'aide au tarif réduit des titres du transport TRAM se répartit comme suit :

	Budget 1999 [non vérifié]	1999 Réal
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	1 634	2 238
Société de transport de la Ville de Laval	1 301	1 216
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 104	1 210
Conseils intermunicipaux de transport	150	198
Municipalités	47	62
	4 236	4 924
Dépenses afférentes	175	470
	4 411	5 394

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

8 Subvention d'équilibre

La création de l'AMT a donné lieu à une redistribution du fardeau fiscal entre les municipalités de son territoire, qui se traduit, pour certaines, par une augmentation de leur contribution au financement du transport en commun.

Afin d'atténuer cet impact budgétaire pour les cinq premiers exercices financiers de l'AMT, la Loi prévoit que l'AMT doit affecter, à même ses surplus, un montant devant être réparti entre les municipalités des secteurs Vaudreuil et Deux-Montagnes qui contribuent aux coûts des trains de banlieue et, s'il y a lieu, entre la STCUM, la STL et la STRSM.

La Loi prévoit qu'en 1999, la subvention d'équilibre est répartie de sorte que 350 000 \$ sont d'abord versés aux municipalités des secteurs Vaudreuil et Deux-Montagnes qui contribuent aux coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et qui ne font pas partie d'une société de transport. Le solde doit ensuite être versé, selon le cas, aux sociétés de transport, selon les critères et modalités de répartition déterminés par le gouvernement.

Le 31 mars 2000, le conseil d'administration a décidé de verser une subvention d'équilibre de 3 500 000 \$ pour l'exercice 1999.

	1999	1998
	\$	\$
Société de transport de la Ville de Laval	1 575	2 250
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 575	2 250
Municipalités	350	500
	3 500	5 000

Notes afférentes aux états financiers



31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

9 À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun

	1999	1998
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	3 430	4 949
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 235	2 042
Conseils intermunicipaux de transport	807	1 208
Société de transport de la Ville de Laval	698	2 150
Municipalités	36	105
	6 206	10 454

10 À payer aux autorités organisatrices de transport en commun

	1999	1998
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	16 832	30 770
Société de transport de la Ville de Laval	1 634	1 227
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 001	2 415
Conseils intermunicipaux de transport	879	645
Municipalités	58	143
	20 404	35 200

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 1999

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

11 Subventions du ministère des Transports du Québec

En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport en commun administré par le MTQ, l'AMT reçoit des subventions relatives aux dépenses admissibles encourues pour l'acquisition d'immobilisations. Les subventions sont versées sous la forme de contribution au service de la dette [note 14].

12 Contributions municipales

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations 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 100 \$ 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.

13 Facilité de crédit

Conformément au Décret no 1143-98 du 2 septembre 1998, le gouvernement du Québec a autorisé l'AMT, jusqu'au 30 septembre 2001, à contracter au Canada des emprunts à taux variable ou à taux fixe auprès d'institutions financières ou auprès du ministère des Finances, jusqu'à un montant incluant les coûts de financement n'excédant pas 50 000 000 \$ en monnaie légale du Canada. Le terme de ces emprunts ne devra en aucun temps excéder un an.

Notes afférentes aux états financiers



31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

14 Billets à payer

L'AMT a contracté des emprunts auprès du ministère des Finances en sa qualité de gestionnaire du Fonds de financement. En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport en commun, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant au remboursement de ces billets, capital et intérêts.

Les billets à payer se détaillent comme suit :

Date d'émission	Montant autorisé	Taux d'intérêt	Date de l'échéance	Solde au début de l'exercice	Émission au cours de l'exercice	Remboursement au cours de l'exercice	Solde à la fin de l'exercice
	\$	%		\$	\$	\$	\$
1998-12-29	16 850	5,046	2003-12-01	16 850	—	(1 400)	15 450
1999-12-03	13 939	6,320	2009-06-01	—	13 939	—	13 939
				16 850	13 939	(1 400)	29 389

Les remboursements annuels en capital et intérêts de ces billets pour les prochains exercices se répartissent comme suit :

	\$
2000	4 140
2001	4 140
2002	4 140
2003	13 530
2004	1 973
2005 et suivants	8 881
	36 804
Moins les intérêts	7 415
	29 389

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 1999

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

15 Engagements et éventualités

Engagements

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 se répartissent comme suit :

	\$
2000	37 198
2001	20 813
2002	17 696
2003	17 244
2004	17 236
2005 et suivants	17 932
	128 119

Rénovation des stations de métro du réseau initial

En vertu d'une entente intervenue entre le MTQ, la STCUM et l'AMT relativement à la rénovation des stations de métro du réseau initial, du Centre de contrôle Providence, du terminus Mont-Royal et du terminus Rosemont, l'AMT s'est engagée à assumer une quote-part de 25 % des dépenses admissibles, et ce, jusqu'à un montant n'excédant pas 15 000 000 \$. Le coût du programme de rénovation totalise 60 000 000 \$. Le MTQ accorde à la STCUM une aide financière représentant 50 % des dépenses admissibles jusqu'à un maximum de 30 000 000 \$ pour effectuer lesdits travaux.

En remboursement des dépenses admissibles, l'AMT s'est engagée à payer à la STCUM, pour la période du 1^{er} janvier 2000 au 31 décembre 2000, une somme ne pouvant excéder 2 506 545 \$.

Achat de locomotives pour la ligne de trains de banlieue Dorion-Rigaud

Le 28 mai 1999, l'AMT a octroyé un contrat au montant total de 22 601 600 \$ (15 487 822 \$ US) à General Motors Corporation [ci-après appelée GMC] pour la livraison de sept locomotives au cours du prochain exercice. Une lettre de garantie irrévocable a été émise par la Banque Nationale du Canada en faveur de GMC pour garantir le paiement du montant de ce contrat.

Actifs à être transférés à l'AMT

En vertu de la Loi, l'AMT doit acquérir, par voie de transfert, une série d'équipements métropolitains identifiés au Décret no 567-96 du 15 mai 1996 et comprenant des parcs de stationnement incitatif, des terminus et des infrastructures de nature métropolitaine. Ce transfert d'actifs doit se faire de gré à gré par entente avec les propriétaires actuels et les prises en charge du coût d'exploitation et d'immobilisations de ces actifs sont conditionnelles au transfert de propriété. Bien que le transfert de ces actifs à l'AMT ne soit pas effectué, l'AMT a remboursé les propriétaires actuels, en capital et intérêts, le service de la dette restant et les coûts d'exploitation de ces équipements métropolitains depuis le 1^{er} janvier 1996.

Notes afférentes aux états financiers



31 décembre 1999
[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

15 Engagements et éventualités [suite]

Service de la dette des sociétés de transport pour les trains de banlieue et les équipements métropolitains

En vertu des articles 38 et 152 de la Loi, la STCUM, la STRSM et la STL conservent le service de la dette afférent au financement des biens dont la propriété est transférée ou sera transférée à l'AMT. Les trois sociétés de transport demeurent responsables des engagements que comportent les valeurs mobilières qu'elles ont émises et qui continuent de constituer pour elles des obligations directes et générales. L'AMT rembourse la STCUM, la STRSM et la STL, en capital et intérêts, selon les échéances du service de la dette de ces dernières. Les paiements futurs en vertu de ces obligations, pour lesquelles l'AMT reçoit actuellement des subventions pour une partie de ces paiements, se répartissent comme suit pour les prochains exercices :

	\$
2000	20 278
2001	23 990
2002	15 701
2003	9 331
2004	7 523
2005 et suivants	7 430
	84 253

Assurances

Pour l'exploitation des lignes de trains de banlieue, l'AMT partage, selon des formules préétablies, la responsabilité pour toute réclamation de quelque nature ou les dommages qui pourraient survenir dans le cadre de l'exploitation de ces lignes de trains de banlieue. Une provision égale à 0,5 % des budgets d'exploitation annuels des trains de banlieue, jusqu'à concurrence d'une provision cumulative de 5 000 000 \$, est comptabilisée aux livres de l'AMT pour couvrir les risques qui ne sont pas assurés en relation avec l'exploitation des trains de banlieue. Le total du montant provisionné à ce jour s'élève à 774 000 \$ [535 000 \$ en 1998].

16 Chiffres comparatifs

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