



Agence métropolitaine de transport

2006

ÉTATS FINANCIERS



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 de l'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] au 31 décembre 2006 ainsi que l'état des activités d'exploitation et du surplus du Fonds d'exploitation, l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations et l'état des investissements nets dans les actifs immobilisés 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 du 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 sondage 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 2006 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.

Ernst & Young S.A.S. / S.E.N.C.R.L.

Montréal, Québec, le 23 mars 2007

FONDS D'EXPLOITATION - ÉTAT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION ET DU SURPLUS

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de \$)	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
- Taxe sur l'essence	50 450	51 254	50 905
- Droit sur l'immatriculation	50 180	50 383	49 441
Recettes nettes de la vente de TRAM [note 4]	60 958	63 742	58 419
Recettes des trains de banlieue [note 5]	38 773	41 128	37 617
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	31 608	31 524	29 520
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun (AOT) :			
- Pour les trains de banlieue	5 636	5 636	7 122
- Pour les équipements métropolitains	511	511	659
Aide gouvernementale au transport adapté	450	450	450
Recettes des autobus express métropolitains	1 611	1 681	1 443
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	587	432	413
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	1 200	954	690
Autres	1 360	2 064	1 393
	243 324	249 759	238 072
DÉPENSES			
Répartition des recettes nettes de la vente de TRAM [note 4]	60 958	63 742	58 419
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 6]	56 364	57 027	56 600
Trains de banlieue [note 5]	83 869	84 175	79 567
Équipements métropolitains	12 368	11 800	12 353
Service de la dette des AOT :			
- Pour les trains de banlieue	5 636	5 636	7 122
- Pour les équipements métropolitains	626	643	850
Dépenses de fonctionnement	6 000	6 219	5 474
Aide au développement	3 000	1 998	2 113
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 7]	5 561	5 924	5 288
Aide à l'intégration tarifaire [note 8]	1 907	2 519	937
Remise spéciale aux AOT [note 9]	—	—	3 059
Transport adapté	1 300	1 324	945
Autobus express métropolitains	3 108	3 013	2 749
Autres	2 627	2 316	2 096
	243 324	246 336	237 572
RÉSULTAT DE L'EXERCICE	—	3 423	500
Surplus non affecté au début de l'exercice	—	1 000	500
Surplus affecté [note 3]	—	3 423	—
SURPLUS NON AFFECTÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	—	1 000	1 000

.....
 Voir les notes afférentes aux états financiers

FONDS D'EXPLOITATION - BILAN

Aux 31 décembre (en milliers de \$)	2006 \$	2005 \$
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	38 302	34 066
Remises gouvernementales à recevoir	22 154	21 436
Débiteurs	4 013	6 055
Pièces de rechange des trains de banlieue	3 540	2 966
	68 009	64 523
PASSIF ET SOLDE DU FONDS		
Créditeurs et frais courus	63 586	63 523
SOLDE DU FONDS		
Surplus non affecté	1 000	1 000
Surplus affecté	3 423	—
	68 009	64 523
Engagements et éventualités [note 14]		

Au nom du conseil d'administration,



Joël Gauthier
Administrateur



Martine Corriveau-Gougeon
Administratrice

.....
Voir les notes afférentes aux états financiers
.....

FONDS D'IMMOBILISATIONS - ÉTAT DES OPÉRATIONS ET DU FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de \$)	2006 \$	2005 \$
FINANCEMENT PERMANENT		
Subventions du ministère des Transports du Québec	172 999	234 846
Contributions municipales [note 10]	20 338	18 106
Autres subventions	14	403
Autres	2 491	1 198
	195 842	254 553
INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
Trains de banlieue		
- Flotte de trains	2 714	45 900
- Deux-Montagnes	3	52
- Dorion-Rigaud	429	1 496
- Blainville	25 487	3 290
- Mont-Saint-Hilaire	112	337
- Delson-Candiac	485	2 243
Équipements métropolitains		
- Voies réservées	12 795	1 632
- Terminus	81	3 691
Variation des immobilisations en cours		
- Prolongement du métro vers Laval	161 291	196 044
- Autres	(11 523)	3 708
	191 874	258 393
CONTRIBUTION POUR AUTRES PROJETS MÉTROPOLITAINS		
Contribution au Programme Réno-Systèmes	8 109	10 330
Études de faisabilité et d'avant-projet – Trains légers	32	224
Études de faisabilité – Divers	2 179	670
Autres [note 11]	3 033	2 101
	205 227	271 718
INSUFFISANCE DU FINANCEMENT PERMANENT SUR LES INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE		
	(9 385)	(17 165)
Financement permanent à combler au début de l'exercice	(64 152)	(46 987)
FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER À LA FIN DE L'EXERCICE	(73 537)	(64 152)

.....
 Voir les notes afférentes aux états financiers

FONDS D'IMMOBILISATIONS - BILAN

Aux 31 décembre (en milliers de \$)	2006 \$	2005 \$
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	25 951	7 347
À recevoir du ministère des Transports du Québec	825 196	688 458
Immobilisations [note 11]	1 153 833	991 034
Autres	2 670	1 091
	2 007 650	1 687 930
PASSIF ET SOLDE DU FONDS		
Créditeurs et frais courus	70 164	94 767
Billets à payer [note 13]	857 190	666 281
	927 354	761 048
SOLDE DU FONDS		
Financement permanent à combler	(73 537)	(64 152)
Investissements nets dans les actifs immobilisés	1 153 833	991 034
	2 007 650	1 687 930
Engagements et éventualités [note 14]		

Au nom du conseil d'administration,



Joël Gauthier
Administrateur



Martine Corriveau-Gougeon
Administratrice

.....
Voir les notes afférentes aux états financiers
.....

ÉTAT DES INVESTISSEMENTS NETS DANS LES ACTIFS IMMOBILISÉS

Aux 31 décembre (en milliers de \$)	2006 \$	2005 \$
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	991 034	759 491
Acquisitions d'immobilisations	191 874	258 393
Amortissement des immobilisations	(29 075)	(26 850)
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	1 153 833	991 034

.....
 Voir les notes afférentes aux états financiers

Notes afférentes aux ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2006 (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 constitutive, 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 le niveau des tarifs métropolitains 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.

2) PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Principes comptables

Les états financiers ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus tout en tenant compte de la Loi régissant l'AMT qui requiert, entre autres, l'utilisation de deux fonds distincts afin de comptabiliser ses opérations, soit :

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 le financement permanent, les investissements en immobilisations et les contributions pour autres projets métropolitains. Les sommes non remboursables octroyées à l'AMT dans le but d'effectuer des investissements en immobilisations sont comptabilisées à titre de financement permanent à l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations. Le financement permanent à combler présenté au Fonds d'immobilisations représente le solde cumulatif non subventionné des investissements en immobilisations et des contributions pour autres projets métropolitains qui devra être comblé à même les sources de financement permanent des exercices à venir.

Estimations comptables

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle établisse des estimations et formule des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Comptabilité d'exercice

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.

2) PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Immobilisations

Les immobilisations acquises à même le Fonds d'immobilisations sont comptabilisées au coût. Ce coût comprend les matériaux, la main-d'œuvre, les autres frais directement contributifs aux activités de construction et les frais financiers capitalisés pendant la période de réalisation des travaux. Les immobilisations sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode linéaire sur les périodes suivantes :

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 – voies réservées	20 ans
Équipements métropolitains – stationnements incitatifs	20 ans
Équipements métropolitains – terminus	20 ans

L'amortissement est enregistré à l'état des investissements nets dans les actifs immobilisés.

Surplus affecté

Le conseil d'administration peut affecter des surplus, lorsque disponibles, afin de créer certaines réserves. Ces affectations d'origine interne peuvent être augmentées ou diminuées par résolution du conseil d'administration.

3) SURPLUS AFFECTÉ

Pour l'exercice financier 2006, le conseil d'administration a résolu d'affecter un montant de 3 423 \$ au surplus non affecté afin de créer une réserve visant à se prémunir de certains risques auxquels sont exposés ses biens et ses activités d'exploitation des trains de banlieue et d'établir une réserve pour la mise en place de certaines activités d'exploitation futures visant l'augmentation de l'offre des services découlant de la *Politique québécoise du transport collectif*.

4) RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

Les recettes nettes de la vente de TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par les 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 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 de TRAM, nette de l'affectation d'une partie des recettes au réseau de trains de banlieue et aux autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
Société de transport de Montréal	27 327	27 856	25 858
Réseau de transport de Longueuil	15 096	15 152	14 405
Société de transport de Laval	8 549	9 222	8 214
Conseils intermunicipaux de transport	7 173	8 169	7 132
Conseil régional de transport de Lanaudière	2 150	2 540	2 181
Municipalités	663	803	629
	60 958	63 742	58 419

5) TRAINS DE BANLIEUE

Recettes des trains de banlieue

Les recettes des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAINS et d'une affectation de la vente de TRAM de 27 061 \$ en 2006 [25 424 \$ en 2005].

RECETTES DES TRAINS DE BANLIEUE

	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
Deux-Montagnes	17 492	18 227	17 008
Dorion-Rigaud	6 026	8 077	6 038
Blainville	7 893	8 476	7 419
Mont-Saint-Hilaire	5 406	4 651	5 218
Delson-Candiac	1 956	1 697	1 934
	38 773	41 128	37 617

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 Dorion-Rigaud, 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, 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.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
Deux-Montagnes	12 274	12 225	11 857
Dorion-Rigaud	9 454	9 565	9 178
Blainville	5 274	4 142	4 412
Mont-Saint-Hilaire	3 234	3 910	2 883
Delson-Candiac	1 372	1 682	1 190
	31 608	31 524	29 520

Coûts d'exploitation

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

COÛTS D'EXPLOITATION

	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
Deux-Montagnes	30 685	30 562	29 643
Dorion-Rigaud	23 424	23 696	22 736
Blainville	13 185	12 467	11 825
Mont-Saint-Hilaire	11 875	12 446	10 984
Delson-Candiac	4 700	5 004	4 379
	83 869	84 175	79 567

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 métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide se calcule comme suit :

- 20 ¢ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2006, 44 038 \$ [43 610 \$ en 2005].
- 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 2006, 12 411 \$ [12 775 \$ en 2005].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabatement aux trains : 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, estimée à 0,371 \$ [néant en 2005].

AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
Métro :			
- Société de transport de Montréal	43 300	44 038	43 610
Autobus :			
- Société de transport de Montréal	5 766	5 617	6 010
- Réseau de transport de Longueuil	3 169	3 064	3 094
- Société de transport de Laval	1 822	1 817	1 820
- Conseils intermunicipaux de transport	1 612	1 371	1 326
- Conseil régional de transport de Lanaudière	61	412	409
- Municipalités	108	130	116
	12 538	12 411	12 775
Aide au réseau d'autobus en rabatement aux trains :			
- Société de transport de Montréal	172	187	—
- Réseau de transport de Longueuil	22	20	—
- Société de transport de Laval	36	43	—
- Conseils intermunicipaux de transport	96	121	—
	326	371	—
Dépenses afférentes	200	207	215
	56 364	57 027	56 600

7) AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE 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 intermédiaire consentis aux utilisateurs de TRAM. Pour l'année 2006, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM, un montant de 5 924 \$ pour la TRAM des zones 1 à 8 [5 288 \$ en 2005].

AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE DES TITRES DE TRANSPORT TRAM

	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
Société de transport de Montréal	2 420	2 517	2 259
Réseau de transport de Longueuil	1 478	1 428	1 329
Société de transport de Laval	771	845	738
Conseils intermunicipaux de transport	598	785	675
Conseil régional de transport de Lanaudière	224	265	225
Municipalités	70	84	62
	5 561	5 924	5 288

8) 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.

AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
Société de transport de Montréal	1 261	1 569	572
Réseau de transport de Longueuil	225	204	131
Société de transport de Laval	390	606	212
Conseils intermunicipaux de transport	27	140	22
Conseil régional de transport de Lanaudière	4	—	—
	1 907	2 519	937

9) REMISE SPÉCIALE AUX AOT

À l'article 63 de sa loi constitutive, le cas échéant, l'AMT peut virer à son Fonds d'immobilisations tout ou une partie du surplus d'exploitation d'un exercice avec, dans chaque cas, l'autorisation du ministre des Transports du Québec. Par ailleurs, en vertu des articles 45 et 49 de la Loi, l'AMT peut attribuer une aide à une AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts pour son apport au réseau de transport métropolitain par autobus et les coûts d'exploitation du métro. En 2005, l'AMT a versé une remise spéciale de 3 059 \$ aux AOT.

REMISE SPÉCIALE AUX AOT

	BUDGET 2006 (non vérifié) \$	2006 \$	2005 \$
Société de transport de Montréal	—	—	2 562
Réseau de transport de Longueuil	—	—	223
Société de transport de Laval	—	—	135
Conseils intermunicipaux de transport	—	—	99
Conseil régional de transport de Lanaudière	—	—	31
Municipalités	—	—	9
	—	—	3 059

10) CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations 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 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.

11) IMMOBILISATIONS**IMMOBILISATIONS**

	COÛT \$	AMORTISSEMENT CUMULÉ \$	2006 VALEUR NETTE \$	2005 VALEUR NETTE \$
Trains de banlieue				
Flotte de trains	318 655	133 322	185 333	197 262
Deux-Montagnes				
- Terrains	15 035	—	15 035	15 035
- Infrastructures	80 438	44 087	36 351	40 370
Dorion-Rigaud				
- Terrains	746	—	746	746
- Infrastructures	42 145	27 374	14 771	16 438
Blainville				
- Terrains	3 168	—	3 168	2 353
- Infrastructures	44 341	5 204	39 137	15 805
Mont-Saint-Hilaire				
- Terrains	2 575	—	2 575	2 575
- Infrastructures	29 833	6 473	23 360	24 737
Delson-Candiac				
- Terrains	54	—	54	54
- Infrastructures	6 474	1 009	5 465	5 292
Équipements métropolitains				
- Terrains	20 273	—	20 273	20 273
- Voies réservées	59 861	11 446	48 415	38 293
- Stationnements incitatifs	14 850	4 336	10 514	11 257
- Terminus	35 213	9 571	25 642	27 318
Pièces de rechange des trains de banlieue	2 545	—	2 545	2 545
Immobilisations en cours de réalisation				
- Prolongement du métro vers Laval	693 633	—	693 633	532 342
- Autres projets	26 816	—	26 816	38 339
	1 396 655	242 822	1 153 833	991 034

En ce qui concerne le projet du prolongement du métro vers Laval, il est prévu que l'AMT cède une partie importante des immobilisations y afférent à la Société de transport de Montréal (STM) lors de sa mise en service prévue en avril 2007, ce qui aura pour effet de réduire les immobilisations et l'investissement net dans les immobilisations d'une somme équivalente au coût des immobilisations cédées.

La diminution des autres projets de 11 523 \$ de 2005 à 2006 s'explique principalement par le transfert des travaux en cours de la voie réservée Taschereau aux actifs immobilisés.

12) EMPRUNT À COURT TERME

Conformément au décret n° 1132-2006 du 12 décembre 2006, le gouvernement du Québec a autorisé l'AMT, jusqu'au 31 décembre 2008, 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 478 400 \$ en monnaie légale du Canada. Le terme de ces emprunts ne devra à aucun moment excéder un an.

13) 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 collectif des personnes, le ministère des Transports du Québec (MTQ) s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 69 303 \$, incluant 33 900 \$ d'intérêts.

BILLETS À PAYER

	2006 \$	2005 \$
Billets à payer, émis en 2000, avec des taux d'intérêt variant entre 6,270 % et 6,340 % – Échéance 2007	21 633	23 752
Billet à payer, émis en 2003, avec un taux d'intérêt de 4,513 % – Échéance 2008	4 009	5 884
Billet à payer, émis en 1999, avec un taux d'intérêt de 6,320 % – Échéance 2009	4 498	6 111
Billets à payer, émis en 2000, 2001 et 2003, avec des taux d'intérêt variant entre 4,283 % et 5,958 % – Échéance 2010	134 582	103 660
Billets à payer, émis en 2005, avec des taux d'intérêt de 4,079 % – Échéance 2011	26 055	27 067
Billets à payer, émis en 2002, avec des taux d'intérêt variant entre 5,385 % et 5,945 % – Échéance 2012	56 596	61 847
Billets à payer, émis en 2003, 2004 et 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,315 % et 5,167 % – Échéance 2013	170 571	177 106
Billets à payer, émis en 2004 et 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,169 % et 5,267 % – Échéance 2014	155 452	161 113
Billets à payer, émis en 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,339 % et 4,783 % – Échéance 2015	74 360	56 270
Billets à payer, émis en 2006, avec des taux d'intérêt variant entre 4,531 % et 4,960 % – Échéance 2016	110 213	—
Billets à payer, émis en 2006, avec un taux d'intérêt de 4,435 % – Échéance 2017	22 420	—
Billets à payer, émis en 2002, avec des taux d'intérêt variant entre 5,524 % et 6,039 % – Échéance 2022	8 896	9 219
Billets à payer, émis en 2004, avec des taux d'intérêt variant entre 5,379 % et 5,453 % – Échéance 2024	21 883	22 589
Billet à payer, émis en 2005 et 2006, avec des taux d'intérêt variant entre 4,602 % et 5,261 % – Échéance 2025	26 309	11 663
Billets à payer, émis en 2006, avec un taux d'intérêt de 4,866 % – Échéance 2026	19 713	—
	857 190	666 281

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

REMBOURSEMENTS ANNUELS EN CAPITAL ET INTÉRÊTS

	Assumé par le MTQ \$	Assumé par l'AMT \$	Total \$
2007	93 439	16 331	109 770
2008	78 038	6 790	84 828
2009	74 934	6 789	81 723
2010	167 258	8 040	175 298
2011	75 894	9 308	85 202
2012 et suivants	542 266	31 822	574 088
	1 031 829	79 080	1 110 909
Intérêts compris dans le montant des remboursements ci-haut	(239 782)	(13 937)	(253 719)
	792 047	65 143	857 190

Le montant de 792 047 \$, assumé par le MTQ, est comptabilisé au bilan du Fonds d'immobilisations au 31 décembre 2006 au poste d'actifs du montant à recevoir du MTQ.

14) 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 :

ENGAGEMENTS RELATIFS AU FONDS D'EXPLOITATION

	\$
2007	59 795
2008	39 316
2009	30 496
2010	14 990
2011	1 547
2012	2 445
	148 589

14) ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)**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. D'autre part, 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 :

ENGAGEMENTS RELATIFS AU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	\$
2007	49 764
2008	609
	50 373

Les projets d'immobilisations en cours de réalisation comprennent le prolongement du métro vers Laval. Au 31 décembre 2006, le coût final prévu du projet est établi à 745 000 \$, dont 726 700 \$ est subventionné à 100 % par le MTQ, une somme de 693 633 \$ était réalisée et un montant de 32 299 \$ est compris dans les engagements ci-dessus mentionnés.

Réclamations

Dans le cours normal de ses affaires, l'AMT est impliquée dans diverses réclamations et poursuites. Même si l'issue des différents dossiers en cours au 31 décembre 2006 ne peut être prévue avec certitude, l'AMT estime que leur dénouement n'aurait vraisemblablement pas de répercussions négatives importantes sur sa situation financière et ses résultats nets, compte tenu des provisions ou des couvertures d'assurance dont certains de ces éléments font l'objet.

15) CHIFFRES COMPARATIFS

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



500, Place d'Armes, 25^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2W2
Téléphone : 514 287-2464, Télécopieur : 514 287-2460 • www.amt.qc.ca