

# 2011

ÉTATS FINANCIERS



AGENCE MÉTROPOLITAINE  
DE TRANSPORT

**Le client**  
AU CŒUR DE NOS ACTIONS



AGENCE MÉTROPOLITAINE  
DE TRANSPORT

# ÉTATS FINANCIERS

DE L'EXERCICE CLOS LE

31 DÉCEMBRE 2011

---



---

## **TABLE DES MATIERES**

ÉTAT DES RÉSULTATS.....	5
ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ .....	6
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	7
ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE.....	8
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE.....	9
NOTES COMPLEMENTAIRES AUX ETATS FINANCIERS .....	10-37

## RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers 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 normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

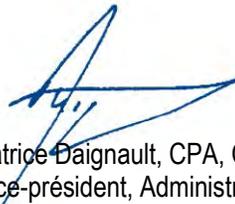
Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers 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. 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, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers 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.



Paul Côté  
Président-directeur général par intérim



Patrice Daignault, CPA, CA  
Vice-président, Administration et finances, trésorier et chef  
de la direction financière

Montréal, le 6 juillet 2012

---

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'Assemblée nationale

### Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Agence métropolitaine de transport, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2011, les états des résultats, de l'excédent cumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie 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*

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

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 donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Agence métropolitaine de transport au 31 décembre 2011, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette 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, à l'exception de l'application des modifications de méthodes comptables expliquées à la note 2 afférente aux états financiers, ces normes ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Pour le vérificateur général du Québec par intérim,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Marcel Couture', is positioned above the typed name. The signature is fluid and cursive.

Marcel Couture, CPA auditeur, CA

Marcel Couture, CPA auditeur, CA

Vérificateur général adjoint

Montréal, le 6 juillet 2012

## ÉTAT DES RÉSULTATS

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

	2011	2010 Retraité [note 2]
<b>REVENUS</b>		
Remises gouvernementales :		
Droit sur l'immatriculation	55 625	55 037
Taxe sur l'essence	49 643	47 881
Revenus des trains de banlieue [note 5]	51 577	45 848
Revenus d'intérêts	49 007	47 044
Contributions municipales [note 6]	35 962	33 412
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	47 730	45 837
Virement des subventions reportées [note 21]	22 749	17 844
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	6 928	6 063
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	6 734	6 525
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures de mitigation du pont Mercier	3 570	-
Revenus commerciaux	3 479	3 823
Autres revenus	3 375	2 139
Recettes des autobus express métropolitains	3 153	2 579
Revenus – Aide au développement	2 336	1 631
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	137	31
	<b>342 005</b>	<b>315 694</b>
<b>CHARGES</b>		
Trains de banlieue [note 5]	120 723	115 383
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	60 153	54 649
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 8]	50 595	51 079
Amortissement des immobilisations corporelles	44 839	40 636
Équipements métropolitains	17 825	15 687
Entretiens, réparations et études de faisabilité	15 382	7 632
Aide à l'intégration tarifaire [note 10]	8 996	9 233
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 9]	7 364	7 005
Frais de fonctionnement	6 872	7 124
Autres dépenses	6 601	3 367
Aide au développement	4 829	5 282
Autobus express métropolitains	4 635	4 149
Mesures de mitigation du pont Mercier	3 887	-
Pertes de change	3 825	1 994
Transport adapté	1 761	1 647
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 112	1 099
Perte réalisée à la suite de la radiation d'immobilisations corporelles	2 196	2 894
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs [note 15]	57	1 613
	<b>361 652</b>	<b>330 473</b>
<b>DÉFICIT DE L'EXERCICE</b>	<b>(19 647)</b>	<b>(14 779)</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

de l'exercice clos le 31 décembre

[en milliers de dollars]

	2011	2010 Retraité [note 2]
<b>EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DÉJÀ ÉTABLI</b>	<b>214 360</b>	226 215
Redressement : corrections des immobilisations corporelles et des subventions reportées [note 2.1]	<b>(9 217)</b>	(5 760)
Redressement : correction des contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable [note 2.2]	<b>414</b>	494
Retraitement : modifications de méthodes comptables des immobilisations, des subventions reportées et des pièces de rechange des trains de banlieue [note 2.3]	<b>1 779</b>	1 166
	<b>207 336</b>	222 115
Sans retraitement : modifications de méthodes comptables des immobilisations, des subventions reportées et des pièces de rechange des trains de banlieue [note 2.3]	<b>(3 277)</b>	-
<b>SOLDE REDRESSÉ DE L'EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT</b>	<b>204 059</b>	222 115
Déficit de l'exercice	<b>(19 647)</b>	(14 779)
<b>EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN</b>	<b>184 412</b>	207 336

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre  
[en milliers de dollars]

	2011	2010 Retraité [note 2]
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	30 832	14 667
Créances [note 19]	40 929	78 286
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	32 625	28 399
Billets à terme adossés à des actifs [note 15]	24 472	25 139
À recevoir du ministère des Transports du Québec	1 161 854	1 103 647
Méτρο vers Laval en instance de transfert [note 22]	675 316	674 635
	<b>1 966 028</b>	<b>1 924 773</b>
<b>PASSIFS</b>		
Emprunts à court terme [note 11]	37 578	48 302
Fournisseurs et frais courus [note 20]	224 490	146 411
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes [note 4]	31 103	32 682
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 12]	15 864	14 994
Passif environnemental [note 16]	13 668	13 063
Dette à long terme [note 12]	1 414 067	1 229 111
Subventions reportées relatives au Méτρο vers Laval en instance de transfert [note 21]	675 316	674 635
Subventions reportées [note 21]	711 849	613 186
	<b>3 123 935</b>	<b>2 772 384</b>
<b>DETTE NETTE</b>	<b>(1 157 907)</b>	<b>(847 611)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Frais payés d'avance	2 290	5 890
Pièces de rechange des trains de banlieue	11 582	7 359
Immobilisations corporelles [note 7]	1 328 447	1 041 698
	<b>1 342 319</b>	<b>1 054 947</b>
<b>EXCÉDENT CUMULÉ</b>	<b>184 412</b>	<b>207 336</b>

Obligations contractuelles et éventualités [note 16]

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Paul Côté  
Président-directeur général par intérim



Martine Corriveau-Gougeon  
Présidente – Comité d'audit

## ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

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

	2011	2010 Retraité [note 2]
Déficit de l'exercice	(19 647)	(14 779)
Variation des immobilisations corporelles		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(336 962)	(217 862)
Amortissement des immobilisations corporelles	46 475	40 636
Perte réalisée à la suite de la radiation d'immobilisations corporelles	2 197	4 474
	<b>(288 290)</b>	<b>(172 752)</b>
Acquisitions de pièces de rechange des trains de banlieue	(8 170)	(1 721)
Consommation de pièces de rechange des trains de banlieue	3 947	1 524
Variation des frais payés d'avance	3 600	(5 252)
	<b>(623)</b>	<b>(5 449)</b>
<b>VARIATION DE LA DETTE NETTE</b>	<b>(308 560)</b>	<b>(192 980)</b>
<b>DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>(847 611)</b>	<b>(654 631)</b>
Sans retraitement : modifications de méthodes comptables des immobilisations, des subventions reportées et des pièces de rechange des trains de banlieue [note 2.3]	(1 736)	-
<b>SOLDE REDRESSÉ</b>	<b>(849 347)</b>	<b>(654 631)</b>
<b>DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>(1 157 907)</b>	<b>(847 611)</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2011	2010 Retraité [note 2]
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Déficit de l'exercice	(19 647)	(14 779)
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Gain sur dispositions de billets à terme adossés à des actifs	(216)	(468)
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs	57	1 613
Amortissement des immobilisations corporelles	46 475	40 636
Amortissement des frais d'émission reportés	949	944
Perte réalisée à la suite de la radiation d'immobilisations corporelles	2 196	2 894
Virement des subventions reportées	(22 887)	(17 844)
	<b>6 927</b>	<b>12 996</b>
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement [note 18] :	<b>171 902</b>	<b>77 346</b>
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	<b>178 829</b>	<b>90 342</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Dispositions de billets à terme adossés à des actifs et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<b>826</b>	<b>1 666</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS</b>		
Acquisitions d'immobilisations corporelles et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations	<b>(337 643)</b>	<b>(219 374)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Emprunts à court terme	<b>(10 724)</b>	<b>2 244</b>
Augmentation de la dette long terme	<b>258 002</b>	<b>208 139</b>
Remboursement de la dette long terme	<b>(73 995)</b>	<b>(80 467)</b>
Augmentation de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	<b>1 293</b>	<b>1 019</b>
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	<b>(423)</b>	<b>(642)</b>
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	<b>174 153</b>	<b>130 293</b>
<b>AUGMENTATION NETTE DE LA TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE</b>	<b>16 165</b>	<b>2 927</b>
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>14 667</b>	<b>11 740</b>
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE [note 18]</b>	<b>30 832</b>	<b>14 667</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

au 31 décembre 2011

(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<sup>er</sup> 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. MODIFICATIONS COMPTABLES

### 2.1 CORRECTIONS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DES SUBVENTIONS REPORTÉES

En 2011, à la suite de la conciliation des auxiliaires des immobilisations corporelles et des subventions reportées, l'AMT a corrigé les erreurs dans les soldes d'ouverture au niveau des coûts et des amortissements cumulés des catégories d'actifs du Fonds d'immobilisations. Le montant des corrections a été présenté rétroactivement. De plus, les états financiers de l'exercice antérieur ont été redressés aux fins de comparaison.

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

	<b>2010</b>
<b>Revenus</b>	
Virement des subventions reportées [note 21]	(178)
<b>Charges</b>	
Amortissement des immobilisations corporelles	2 013
Entretiens, réparations et études de faisabilité	2 133
Pertes de change	713
Perte réalisée à la suite de la radiation d'immobilisations corporelles	(1 580)
<b>Déficit de l'exercice</b>	<b>3 457</b>
<b>Actifs financiers</b>	
À recevoir du ministère des Transports du Québec	17 551

au 31 décembre 2011

(Les montants sont en milliers de dollars.)

**Passifs**

Fournisseurs et frais courus [note 20]	13 279
Subventions reportées [note 21]	11 133

**Dette nette**

6 861

**Actifs non financiers**

Immobilisations corporelles [note 7]	(2 356)
--------------------------------------	---------

**Excédent cumulé**

Fonds d'immobilisations – Solde du début	(5 760)
Fonds d'immobilisations	(3 457)

## 2.2 CORRECTIONS DES CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC À LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

À la suite des travaux d'analyse réalisés par le ministère des Transports du Québec (MTQ) au cours de l'exercice 2011, l'AMT a constaté, de 2007 à 2010, une mauvaise interprétation du décret 153-2007 quant à l'établissement des « coûts admissibles d'ajout de service », ce qui entraînait un calcul erroné de la contribution du gouvernement du Québec au Fonds d'exploitation. De plus, les états financiers de l'exercice antérieur ont été redressés aux fins de comparaison.

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

	<b>2010</b>
<b>Revenus</b>	
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	500
<b>Charges</b>	
Aide au développement	580
<b>Déficit de l'exercice</b>	80
<b>Passifs</b>	
Fournisseurs et frais courus [note 20]	908
<b>Dette nette</b>	908
<b>Actifs non financiers</b>	
Créances [note 19]	1 322

au 31 décembre 2011

(Les montants sont en milliers de dollars.)

**Excédent cumulé**

Fonds d'exploitation – Solde du début	494
Fonds d'exploitation	(80)

### 2.3 MODIFICATIONS DE MÉTHODES COMPTABLES DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES, DES SUBVENTIONS REPORTÉES ET DES PIÈCES DE RECHANGE DES TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT a revu sa Politique de capitalisation et de comptabilisation des immobilisations et s'est munie d'une Politique de gestion des stocks au cours de l'exercice 2011. La direction juge que les nouvelles méthodes comptables définies dans ces politiques amènent à une présentation plus juste des immobilisations corporelles, des subventions reportées et des pièces de rechange des trains de banlieue dans ses états financiers.

Pour les immobilisations corporelles, l'AMT a modifié les catégories d'immobilisations et leur a attribué une période d'amortissement. Aussi, pour le matériel roulant ferroviaire neuf, une approche par composante a été retenue. Cette approche consiste à séparer les principales composantes des immobilisations sur la base de leur durée de vie utile respective et de les comptabiliser séparément. Auparavant, le coût du matériel roulant ferroviaire neuf était capitalisé et amorti globalement. Quant aux frais d'émission de la dette à long terme, ils sont maintenant présentés en diminution de la dette long terme alors qu'auparavant ils étaient capitalisés aux immobilisations corporelles. Aussi, pour les mises hors service d'immobilisations, de nouvelles lignes directrices ont été instaurées.

Pour les pièces de rechange, l'AMT a revu sa méthode comptable. Ainsi, pour les pièces neuves, elles sont comptabilisées soit au coût complet soit au coût complet moyen pondéré. Auparavant, l'ensemble des pièces neuves était comptabilisé au coût moyen. Pour les pièces réparées, elles sont évaluées soit au coût de réparation complet soit au coût de réparation complet moyen pondéré. Auparavant, elles étaient comptabilisées à 50 % du prix d'achat d'une pièce neuve. Quant à la provision pour désuétude, elle est maintenant déterminée sur la base d'une analyse du potentiel d'utilisation de chaque article et des mouvements de pièces alors qu'auparavant, toute pièce inactive pendant trois ans était dévaluée à 100 % sans égard au type de pièces ni à l'immobilisation à laquelle elle était rattachée.

À la suite de la mise en place de la Politique de capitalisation et de comptabilisation des immobilisations, l'AMT a été en mesure de déterminer l'effet cumulatif total de la modification de méthode comptable sur les exercices antérieurs. Cependant, l'effet de cette modification sur des exercices antérieurs particuliers n'a pu être déterminé au prix d'un effort raisonnable. Ainsi, l'AMT a opté pour une application rétroactive sans retraitement des exercices financiers antérieurs. L'effet rétroactif de la modification de la méthode comptable appliquée de façon rétroactive a fait l'objet d'un ajustement cumulatif de (3 277) sur le solde d'ouverture de l'excédent cumulé.

De plus, les états financiers de l'exercice antérieur ont été retraités aux fins de comparaison afin de refléter le changement de méthode comptable sur les pièces de rechange des trains de banlieue. La modification comptable a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

	<b>2010</b>
<b>Revenus</b>	
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	(409)
<b>Charges</b>	
Trains de banlieue [note 5]	(1 022)

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2011

(Les montants sont en milliers de dollars.)



---

<b>Déficit de l'exercice</b>	(613)
<b>Passifs</b>	
Fournisseurs et frais courus <i>[note 20]</i>	1 186
<b>Dette nette</b>	1 186
<b>Actifs non financiers</b>	
Pièces de rechange des trains de banlieue	2 965
<b>Excédent cumulé</b>	
Fonds d'exploitation – Solde du début	1 166
Fonds d'exploitation	613

au 31 décembre 2011

(Les montants sont en milliers de dollars.)

### 3. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Aux fins de la présentation de ses états financiers, l'AMT utilise prioritairement le Manuel de l'ICCA pour le secteur public et, pour la première année, applique le modèle de présentation recommandé par ce manuel. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus est cohérente avec ce dernier.

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, 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 revenus 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, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

À noter que les états financiers de l'AMT sont constitués de la somme des Fonds d'exploitation et Fonds d'immobilisations. Les principales méthodes sont les suivantes :

#### FONDS D'EXPLOITATION

Conformément aux dispositions de la Loi, l'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour enregistrer les opérations liées plus à l'exploitation et au fonctionnement des activités de l'AMT, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant [notes 2, 15, 19, 20, 25 et 26].

#### FONDS D'IMMOBILISATIONS

Conformément aux dispositions de la Loi, l'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer les opérations liées au développement et à la gestion des investissements permanents du réseau de transport collectif métropolitain, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant [notes 2, 15, 19, 20, 25 et 26].

#### REVENUS

Les revenus 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 au cours duquel 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 à l'état de la situation financière, et sont amorties selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles afférentes. 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 revenus 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 2011

(Les montants sont en milliers de dollars.)

## CONVERSION DE DEVISES

Les éléments monétaires de l'état de la situation financière sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les revenus 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 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. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes (composantes principales) des immobilisations corporelles. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de construction. 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 et, pour certaines immobilisations corporelles est calculé par composantes, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Structure ferroviaire	10-50 ans
Bâtiments	15-40 ans
Infrastructures	10-30 ans
Équipements	5-15 ans
Matériel roulant ferroviaire	5-40 ans
Informatique et téléphonie	5-40 ans
Terrains	Aucun
Location-acquisition	10-63 ans
Actifs mis hors service	Aucun
Immobilisations en cours	Aucun
Métro vers Laval en instance de transfert	Aucun

## 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 2011

(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 DU MTQ 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 :

	2011	2010
Société de transport de Montréal (STM)	49 587	43 863
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	20 074	17 789
Société de transport de Laval (STL)	10 840	10 513
Conseils intermunicipaux de transport (CIT)	12 353	11 067
Conseil régional de transport de Lanaudière	4 104	3 518
Municipalités	941	1 005
	<b>97 899</b>	<b>87 755</b>

Ainsi, seule la portion de l'AMT est reflétée à l'état des résultats aux revenus des trains de banlieue.

au 31 décembre 2011

(Les montants sont en milliers de dollars.)

**TAXE SUR L'ESSENCE À REDISTRIBUER AUX ORGANISMES**

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2010, l'AMT perçoit, pour le compte d'organismes admissibles, la nouvelle majoration de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre dédiée 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 de la majoration à ces organismes. La taxe sur l'essence à redistribuer totalisait 31 103 au 31 décembre 2011 [32 682 en 2010].

**5. TRAINS DE BANLIEUE****REVENUS DES TRAINS DE BANLIEUE**

Les revenus 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 35 387 en 2011 [30 688 en 2010].

Les revenus de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	2011	2010
Deux-Montagnes	20 185	18 884
Vaudreuil-Hudson	11 005	9 637
Blainville–Saint-Jérôme	9 609	8 436
Mont-Saint-Hilaire	7 733	6 597
Delson-Candiac	3 045	2 294
	<b>51 577</b>	<b>45 848</b>

**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 trains de banlieue se répartissent comme suit :

au 31 décembre 2011

(Les montants sont en milliers de dollars.)

	2011	2010 Retraité [note 2]
Deux-Montagnes	15 436	13 952
Vaudreuil-Hudson	13 766	13 553
Blainville–Saint-Jérôme	7 841	7 403
Mont-Saint-Hilaire	6 805	7 210
Delson-Candiac	3 882	3 719
	<b>47 730</b>	<b>45 837</b>

**COÛTS D'EXPLOITATION**

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

	2011	2010 Retraité [note 2]
Deux-Montagnes	38 623	34 931
Vaudreuil-Hudson	33 863	33 427
Blainville–Saint-Jérôme	19 367	18 684
Mont-Saint-Hilaire	19 193	19 079
Delson-Candiac	9 677	9 262
	<b>120 723</b>	<b>115 383</b>

**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 1 ¢ 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.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2011

(Les montants sont en milliers de dollars.)



## 7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Classes d'actifs	Coût			Transfert dans les pièces de rechange des trains	Amortissements cumulés			Valeur comptable nette	
	Solde d'ouverture retraité	Augmentation	Cession/Radiation		Solde d'ouverture retraité	Augmentation	Cession/Radiation	Solde d'ouverture retraité	Solde de clôture
Pièces de rechange des trains de banlieue	588	-	-	(588)	-	-	-	588	-
Structure ferroviaire	60 280	-	-	-	10 513	1 491	-	49 767	48 276
Bâtiments	120 120	19 926	-	-	17 651	3 139	-	102 469	119 256
Infrastructures	226 185	2 465	-	-	121 437	11 094	-	104 748	96 119
Équipements	19 667	2 065	-	-	6 618	1 844	-	13 049	13 270
Matériel roulant ferroviaire	512 849	174 373	(5 903)	-	169 858	27 187	(4 014)	342 991	488 288
Informatique et téléphonie	10 301	8 923	(103)	-	1 600	1 317	(5)	8 701	16 209
Terrains	51 672	408	-	-	-	-	-	51 672	52 080
Locations acquisitions	14 621	1 065	-	-	1 599	403	-	13 022	13 684
Actifs mis hors service	27 020	-	(338)	-	26 380	-	(330)	640	632
Immobilisations en cours	352 510	128 325	(202)	-	-	-	-	352 510	480 633
<b>Immobilisations corporelles</b>	<b>1 395 813</b>	<b>337 550</b>	<b>(6 546)</b>	<b>(588)</b>	<b>355 656</b>	<b>46 475</b>	<b>(4 349)</b>	<b>1 040 157</b>	<b>1 328 447</b>

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 46 475 (40 636 en 2010) répartie entre le Fonds d'immobilisations (44 839 [40 636 en 2010]) et le Fonds d'exploitation (1 636 [0 en 2010]). Au Fonds d'immobilisations, cette charge est présentée distinctement, alors qu'au Fonds d'exploitation, elle est répartie entre différents postes tel que présenté à la note 25.



## 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 2011, 40 175 [40 526 en 2010].
- 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 2011, 9 709 [9 640 en 2010].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains : 0,50 \$ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'une ligne d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue totalisant, en 2011, 649 [634 en 2010].

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

	2011	2010
<b>Métro :</b>		
STM	40 175	40 526
<b>Autobus :</b>		
STM	4 658	4 627
RTL	2 575	2 610
STL	571	566
CIT	1 313	1 288
CRT de Lanaudière	471	429
Municipalités	121	120
	<b>9 709</b>	<b>9 640</b>
<b>Aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains :</b>		
STM	256	247
RTL	23	24
STL	63	70
CIT	307	293
	<b>649</b>	<b>634</b>
Dépenses afférentes	62	279
	<b>50 595</b>	<b>51 079</b>



(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 2011, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM, un montant de 7 364 pour les titres de transport TRAM des zones 1 à 8 [7 005 en 2010].

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

	2011	2010
STM	3 454	3 302
RTL	1 636	1 501
STL	827	835
CIT	1 000	943
CRT de Lanaudière	351	327
Municipalités	96	97
	<b>7 364</b>	<b>7 005</b>

## 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 :

	2011	2010
STM	4 018	4 127
RTL	576	627
STL	3 390	3 433
CIT	1 001	1 040
CRT de Lanaudière	10	3
Municipalités	1	3
	<b>8 996</b>	<b>9 233</b>

## 11. EMPRUNTS À COURT TERME

L'AMT peut faire des emprunts à court terme auprès du ministère des Finances du Québec (MFQ). La capacité d'emprunt à court et à long terme est fixée par décret tous les deux ans. Le décret en vigueur a été autorisé en juin 2009 au montant de 879 000 et est venu à échéance le 31 décembre 2011. Le décret a été prolongé jusqu'au 30 juin 2012 selon les mêmes conditions. La facilité de crédit à court terme porte intérêt à un taux moyen pondéré de 1,2506 % [1,2495 % en 2010]. Au 31 décembre 2011, l'AMT avait un solde utilisé de cette facilité de crédit à court terme de 37 578 [48 302 en 2010].



## 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 58 921 de capital [68 824 en 2010] et 48 926 d'intérêts [46 147 en 2010].

### DETTE À LONG TERME

Les billets à payer suivants portent des intérêts à taux fixe :

	2011	2010
Billets à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt variant entre 5,385 % et 6,039 % – Échéance entre 2012 et 2022	32 492	39 842
Billets à payer, émis en 2003, avec taux d'intérêt variant entre 5,149 % et 5,167 % – Échéance 2013	43 126	46 593
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant entre 4,888 % et 5,453 % – Échéance entre 2013 et 2024	110 115	118 229
Billets à payer, émis en 2005, avec taux d'intérêt variant entre 4,079 % et 5,261 % – Échéance entre 2011 et 2025	161 527	192 885
Billets à payer, émis en 2006, avec taux d'intérêt variant entre 4,349 % et 4,960 % – Échéance entre 2015 et 2026	146 661	155 727
Billets à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt variant entre 4,288 % et 5,136 % – Échéance entre 2013 et 2025	61 599	65 480
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,317 % et 4,659 % – Échéance entre 2017 et 2018	130 828	136 535
Billets à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt variant entre de 4,340 % et 4,542 % – Échéance entre 2018 et 2019	183 056	189 867
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 2,234 % et 4,925 % – Échéance entre 2012 et 2029	274 756	289 403
Billets à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt variant entre 2,081 % et 4,323 % – Échéance entre 2014 et 2024	276 480	-
	<b>1 420 640</b>	1 234 561
Moins : Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	(7 709)	(5 450)
	<b>1 412 931</b>	1 229 111
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, échéant en novembre 2031	1 136	-
	<b>1 414 067</b>	1 229 111



(Les montants sont en milliers de dollars.)

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer :

	Dette totale		Assumée MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2012	104 927	60 836	83 481	48 546
2013	211 033	56 587	176 495	44 777
2014	161 777	44 797	141 497	34 421
2015	103 289	39 644	83 319	30 044
2016	118 361	34 879	100 541	26 021
2017 et suivantes	721 253	112 852	510 146	78 828
	1 420 640	349 595	1 095 479	262 637

Le montant de 1 095 479 [1 039 781 en 2010] assumé par le MTQ est comptabilisé à l'état de la situation financière du Fonds d'immobilisations au 31 décembre 2011, au poste d'actifs « À recevoir du ministère des Transports du Québec ».

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire à rembourser :

	Capital	Intérêts
2012	23	96
2013	25	94
2014	27	91
2015	29	89
2016	32	86
2017 et suivantes	1 000	767
	1 136	1 223

**CONTRAT LOCATION-ACQUISITION**

	2011	2010
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, échéant en juillet 2012	244	635
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, échéant en octobre 2021	1 040	-
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, échéant en juillet 2067	14 580	14 359
	15 864	14 994

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

	Capital	Intérêts
2012	344	540
2013	101	546
2014	102	556
2015	104	567
2016	106	578
2017 et suivantes	15 107	42 710
	15 864	45 497



### 13. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'AMT a mis en place le 1<sup>er</sup> 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 1 142 [948 en 2010].

### 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, étant donné que l'AMT prévoit le remboursement selon l'échéancier prévu.

#### 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. Au 31 décembre 2011, des swaps d'huile à chauffage sont en cours [note 17].

#### RISQUE DE CHANGE

Bien que l'AMT transige ses affaires et reçoive ses revenus 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].

L'équivalent en \$CAN des éléments monétaires non couverts libellés en devise américaine totalisait 30 500 au 31 décembre 2011 [17 199 en 2010].

### 15. BILLETS À TERME ADOSSÉS À DES ACTIFS

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.

Au 31 décembre 2011, l'AMT détient les titres suivants :

# NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2011



(Les montants sont en milliers de dollars.)

## FONDS D'EXPLOITATION

				2011	2010
	Date d'échéance	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable nette	
VAC II					
Billets A-1	15 juillet 2056	11 671	-	11 671	11 671
Billets A-2	15 juillet 2056	9 429	943	8 486	8 486
Billets B	15 juillet 2056	1 712	1 712	-	-
Billets C	15 juillet 2056	707	707	-	-
Billets série 6	20 juin 2013	4 936	4 689	247	247
Billets série 7	20 décembre 2013	3 002	2 852	150	150
Billets série 8	25 avril 2029	26	25	1	2
VAC III					
Billets série 16A	28 septembre 2013	873	139	734	1 259
Billets série 16B	28 septembre 2013	239	96	143	201
Billets série 34	13 décembre 2021	820	410	410	452
Billets série 35	13 décembre 2027	972	972	-	-
Billets série 36	13 décembre 2034	535	535	-	-
		<b>34 922</b>	<b>13 080</b>	<b>21 842</b>	<b>22 468</b>

## FONDS D'IMMOBILISATIONS

				2011	2010
	Date d'échéance	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable nette	
VAC II					
Billets A-1	15 juillet 2056	2 253	-	2 253	2 253
Billets A-2	15 juillet 2056	134	13	121	121
Billets B	15 juillet 2056	24	24	-	-
Billets C	15 juillet 2056	75	75	-	-
VAC III					
Billets série 1	12 juillet 2038	468	284	184	225
Billets série 2	15 juillet 2056	184	112	72	72
		<b>3 138</b>	<b>508</b>	<b>2 630</b>	<b>2 671</b>
<b>TOTAL</b>		<b>38 060</b>	<b>13 588</b>	<b>24 472</b>	<b>25 139</b>

Au courant de l'exercice 2011, l'AMT a encaissé 826 [1 666 en 2010] relativement aux remboursements de capital BTAA (722 pour le Fonds d'exploitation [1 330 en 2010] et 104 pour le Fonds d'immobilisations [336 en 2010]).

La direction estime à 24 472 [25 139 en 2010] le montant qu'elle sera en mesure de récupérer ultérieurement sur leur valeur nominale (21 842 pour le Fonds d'exploitation [22 468 en 2010] et 2 630 pour le Fonds d'immobilisations [2 671 en 2010]). La direction est d'avis que l'estimation est raisonnable et s'avère la plus appropriée au 31 décembre 2011.



(Les montants sont en milliers de dollars.)

Au 31 décembre 2011, l'AMT a constaté une moins-value durable additionnelle relative au Fonds d'exploitation de 57 [1 613 en 2010]. Les rachats ont généré un gain de 216 [468 en 2010] (153 pour le Fonds d'exploitation [265 en 2010] et 63 pour le Fonds d'immobilisations [203 en 2010]).

## 16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ÉVENTUALITÉS

### OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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 et à l'égard de différents projets d'immobilisations en cours. De plus, pour ces investissements en immobilisations, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à les subventionner en partie. Les engagements en vertu de contrats pour les prochains exercices s'établissent comme suit :

2012	433 772
2013	71 918
2014	65 376
2015	47 880
2016	22 008
2017 et suivants	63 663
	<hr/> 704 617

### ÉVENTUALITÉS

#### PASSIF ENVIRONNEMENTAL

Au cours de l'exercice 2011, l'AMT a fait l'acquisition de deux terrains contaminés ; ces ajouts s'inscrivent dans la réalisation de projets tels que le Train de l'Est ou la construction d'un centre intermodal. L'AMT a enregistré une variation nette de son passif environnemental de l'ordre de 605 en 2011 pour l'ensemble de ses terrains. Cette variation comprend une augmentation de 900 relatifs à l'acquisition, avant 2008, d'un des terrains de la gare Vimont. Ces frais de décontamination ont été pris en charge par le Secrétariat du Conseil du trésor (SCT), un compte à recevoir et une subvention reportée ont été enregistrés en conséquence. L'enregistrement de cette transaction aux livres en 2011 a été réalisé afin que ceux-ci reflètent la réalité de la prise en charge.

Ce passif s'ajoute à celui de l'exercice précédent et totalise 13 668 au 31 décembre 2011 [13 063 en 2010]. 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.



### 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 Vaudreuil-Hudson et 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, comparativement aux 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 en semaine à l'heure de pointe durant les mois de janvier et février 2009. Sur le plan 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. Le 7 octobre 2011, l'AMT a signifié sa défense. L'interrogatoire après défense du président-directeur général de l'AMT a eu lieu le 23 décembre 2011. Le 18 avril 2012, les informations et documents que l'AMT s'était engagée à fournir ont été transmis aux procureurs du demandeur. L'échéancier a été modifié à la demande des procureurs du demandeur.

L'AMT fait également l'objet 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 10 187 et la direction a enregistré une provision aux livres de 2 760.

## 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 n°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 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



## 18. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

### VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS RELIÉS AUX ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT

	2011	2010 Retraité [note 2]
Créances	37 357	(55 369)
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	(4 226)	(4 500)
À recevoir du ministère des Transports du Québec	(58 207)	(82 053)
Autres subventions à recevoir	-	18
Fournisseurs et frais courus	78 079	28 356
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes	(1 579)	32 682
Passif environnemental	605	13 063
Subventions reportées	120 496	150 598
Frais payés d'avance	3 600	(5 252)
Pièces de rechange des trains de banlieue	(4 223)	(197)
	<b>171 902</b>	<b>77 346</b>

### AUTRES RENSEIGNEMENTS

	2011	2010
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	592	582
Intérêts payés sur la dette à long terme	58 965	53 928
	<b>59 557</b>	<b>54 510</b>

## 19. CRÉANCES

### FONDS D'EXPLOITATION

	2011	2010 Retraité [note 2]
Comptes clients des municipalités	11 055	29 573
À recevoir du MTQ	25 240	15 868
Comptes clients des AOT	3 296	8 571
Provision des contributions municipales trains à recevoir	-	4 225
Autres comptes clients	2 997	2 117
Autres	708	832
Provision pour mauvaises créances	(3 499)	(1 906)
	<b>39 797</b>	<b>59 280</b>



FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2011	2010
Comptes clients des municipalités	-	18 733
À recevoir du SCT	900	-
Comptes clients des AOT	39	-
Autres comptes clients	193	273
	<b>1 132</b>	<b>19 006</b>
<b>TOTAL – CRÉANCES</b>	<b>40 929</b>	<b>78 286</b>

20. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

FONDS D'EXPLOITATION

	2011	2010 Retraité [note 2]
Fournisseurs	14 323	24 321
Compte à payer – Aide métropolitaine	24 962	24 529
Autres courus	14 230	10 119
Comptes à payer – Aide à l'intégration tarifaire	9 645	9 867
Comptes à payer – Aide au tarif réduit	7 364	7 005
Frais courus des lignes de trains de banlieue	1 443	8 333
À payer aux AOT suite au partage des recettes métropolitaines	8 572	2 637
Provision pour réclamations	2 760	2 341
Provision des contributions municipales trains à payer	1 124	-
Courus dépenses de fonctionnement et équipement	2 209	883
Revenus perçus d'avance	4 709	3 396
Autres	688	823
	<b>92 029</b>	<b>94 254</b>

FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2011	2010 Retraité [note 2]
Frais courus	74 205	35 441
Fournisseurs	48 041	6 062
Intérêts courus sur la dette à long terme	7 415	7 537
Autres	2 800	3 117
	<b>132 461</b>	<b>52 157</b>
<b>TOTAL – FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS</b>	<b>224 490</b>	<b>146 411</b>



## 21. SUBVENTIONS REPORTÉES

	Solde d'ouverture retraité	Subventions affectées de l'exercice en cours	Cession/radiation des subventions	Virements aux résultats de l'exercice en cours	Solde de clôture
Subventions reportées du MTQ	612 136	119 585	(2)	(22 849)	<b>708 870</b>
Subventions reportées Autres	2 785	232	-	(38)	<b>2 979</b>
Subventions reportées	614 921	119 817	(2)	(22 887)	<b>711 849</b>
Subventions reportées relatives au Métro vers Laval en instance de transfert	674 635	681	-	-	<b>675 316</b>

Les subventions reportées relatives au métro vers Laval en instance de transfert proviennent à part entière de subventions avec le MTQ.

Le virement total aux résultats des subventions reportées est de 22 887 [17 844 en 2010] réparti entre le Fonds d'immobilisations (22 749 [17 844 en 2010]) et le Fonds d'exploitation (138 [0 en 2010]). Au Fonds d'immobilisations, cette charge est présentée distinctement, alors qu'au Fonds d'exploitation, elle est répartie entre différents postes tel que présenté à la note 25.

## 22. MÉTRO VERS LAVAL EN INSTANCE DE TRANSFERT

Le métro vers Laval en instance de transfert a été mis en service le 28 avril 2007. Une entente a été signée, impliquant la STM, l'AMT, le MFQ et le 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 actifs financiers et les subventions reportées de l'AMT d'un montant de 675 316 [674 635 en 2010]. Le transfert aura aussi pour incidence de diminuer le montant à recevoir du MTQ et la dette afférente.

## 23. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers 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.



## 24. CHIFFRES COMPARATIFS

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

## 25. TRANSFERT DE FONDS ET UTILISATION DES FONDS

### TRANSFERT DE FONDS

Conformément au décret 1353-2011 du 14 décembre 2011, l'AMT a procédé à un transfert du Fonds d'immobilisations au Fonds d'exploitation d'une somme de 19 440. L'objectif étant de reconnaître dans ce dernier les revenus commerciaux cumulatifs générés par les immobilisations au même endroit que les dépenses de fonctionnement de ces immobilisations.

### APPLICATION DE LA DIRECTIVE SUR L'UTILISATION DES FONDS

Conformément à la directive interne du 28 novembre 2011 sur l'utilisation des fonds, certains éléments des résultats et de l'état de la situation financière ne sont pas présentés dans les mêmes fonds qu'au 31 décembre 2010. Cette modification s'applique prospectivement pour les exercices financiers 2011 et suivants. L'objectif de la directive, tel que décrit à la note 3, est de comptabiliser les actifs et les dépenses au Fonds d'exploitation lorsqu'ils servent à l'exploitation et au fonctionnement des activités de l'AMT et au Fonds d'immobilisations lorsqu'ils servent à développer et à gérer les investissements permanents du réseau de transport collectif métropolitain et ce, indépendamment de la source de financement.

L'application de la directive pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :



## ÉTAT DES RÉSULTATS

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

	Fonds d'immobilisations	Fonds d'exploitation			Total	
		Trains de banlieue	Équipements métropolitains	Autobus express métropolitains		Autres dépenses
<b>REVENUS</b>						
Virement des subventions reportées	(138)	78	10	5	45	138
Revenus d'intérêts	(16)	9	1	1	5	16
	<b>(154)</b>	<b>87</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>50</b>	<b>154</b>
<b>CHARGES</b>						
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	(255)	144	19	9	83	255
Entretiens, réparations et études de faisabilité	(2 707)	1 522	203	91	891	2 707
Amortissement des immobilisations corporelles	(1 636)	932	120	54	530	1 636
Autres dépenses	2 270	(1 664)	(606)	-	-	(2 270)
	<b>(2 328)</b>	<b>934</b>	<b>(264)</b>	<b>154</b>	<b>1 504</b>	<b>2 328</b>
<b>Augmentation (diminution) solde du fonds à la fin</b>	<b>2 174</b>	<b>(847)</b>	<b>275</b>	<b>(148)</b>	<b>(1 454)</b>	<b>(2 174)</b>

## NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2011



(Les montants sont en milliers de dollars.)

### ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre

[en milliers de dollars]

	Fonds d'immobilisations	Fonds d'exploitation
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
À recevoir du ministère des Transports du Québec	(171)	171
<b>PASSIFS</b>		
Dette à long terme	(23 894)	23 894
Subventions reportées	(2 227)	2 227
	(26 121)	26 121
<b>DETTE NETTE</b>	(25 950)	25 950
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Pièces de rechange des trains de banlieue	(588)	588
Immobilisations corporelles	(44 463)	44 463
	(45 051)	45 051
<b>EXCÉDENT CUMULÉ</b>	(19 101)	19 101



(Les montants sont en milliers de dollars.)

**26. INFORMATION SECTORIELLE****RÉSULTATS ET SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION**

	2011	2010 Retraité [note 2]
<b>REVENUS</b>		
Remises gouvernementales :		
Droit sur l'immatriculation	55 625	55 037
Taxe sur l'essence	49 643	47 881
Revenus des trains de banlieue [note 5]	51 577	45 848
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	47 730	45 837
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	6 734	6 525
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	6 928	6 063
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures de mitigation du pont Mercier	3 570	-
Revenus commerciaux	3 479	-
Recettes des autobus express métropolitains	3 153	2 579
Autres revenus	2 977	1 861
Revenus – Aide au développement	2 336	1 631
Revenus d'intérêts	506	160
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	137	31
	<b>234 395</b>	<b>213 453</b>
<b>CHARGES</b>		
Trains de banlieue [note 5]	120 723	115 383
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 8]	50 595	51 079
Équipements métropolitains	17 825	15 687
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 9]	7 364	7 005
Aide à l'intégration tarifaire [note 10]	8 996	9 233
Frais de fonctionnement	6 872	7 124
Aide au développement	4 829	5 282
Autobus express métropolitains	4 635	4 149
Mesures de mitigation du pont Mercier	3 887	-
Autres dépenses	3 542	2 139
Transport adapté	1 761	1 647
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 112	1 099
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs [note 15]	57	1 613
	<b>232 198</b>	<b>221 440</b>
<b>BÉNÉFICE (DÉFICIT) DE L'EXERCICE</b>	<b>2 197</b>	<b>(7 987)</b>
<b>SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION DÉJÀ ÉTABLI</b>	<b>(18 863)</b>	<b>(10 343)</b>
Redressement : correction des contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable [note 2.2]	414	494
Retraitement : modifications de méthodes comptables des immobilisations, des subventions reportées et des pièces de rechange des trains de banlieue [note 2.3]	1 779	1 166
<b>SOLDE REDRESSÉ DU FONDS D'EXPLOITATION AU DÉBUT</b>	<b>(16 670)</b>	<b>(8 683)</b>
Reclassement inter-fonds : transfert des revenus commerciaux [note 25]	19 440	-
<b>SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION À LA FIN</b>	<b>4 967</b>	<b>(16 670)</b>



## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU FONDS D'EXPLOITATION

	2011	2010 Retraité [note 2]
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 760	488
Créances [note 19]	39 797	59 280
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	32 625	28 399
Billets à terme adossés à des actifs [note 15]	21 842	22 468
À recevoir du ministère des Transports du Québec	171	-
À recevoir du Fonds d'immobilisations	11 422	2 611
	<b>107 617</b>	<b>113 246</b>
<b>PASSIFS</b>		
Emprunts à court terme [note 11]	8 566	16 229
Fournisseurs et frais courus [note 20]	92 029	94 254
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes [note 4]	31 103	32 682
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 12]	1 040	-
Dettes à long terme [note 12]	25 030	-
Subventions reportées [note 21]	2 227	-
	<b>159 995</b>	<b>143 165</b>
<b>DETTE NETTE</b>	<b>(52 378)</b>	<b>(29 919)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Frais payés d'avance	1 300	5 890
Pièces de rechange des trains de banlieue	11 582	7 359
Immobilisations corporelles [note 7]	44 463	-
	<b>57 345</b>	<b>13 249</b>
<b>SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION</b>	<b>4 967</b>	<b>(16 670)</b>



## RÉSULTATS ET SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2011	2010 Retraité [note 2]
<b>REVENUS</b>		
Revenus d'intérêts	48 501	46 884
Virement des subventions reportées [note 21]	22 749	17 844
Contributions municipales [note 6]	35 962	33 412
Autres revenus	398	278
Revenus commerciaux	-	3 823
	<b>107 610</b>	<b>102 241</b>
<b>CHARGES</b>		
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	60 153	54 649
Amortissement des immobilisations corporelles	44 839	40 636
Entretiens, réparations et études de faisabilité	15 382	7 632
Pertes de change	3 825	1 994
Autres dépenses	3 059	1 228
Perte réalisée à la suite de la radiation d'immobilisations corporelles	2 196	2 894
	<b>129 454</b>	<b>109 033</b>
<b>DÉFICIT DE L'EXERCICE</b>	<b>(21 844)</b>	<b>(6 792)</b>
<b>SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS DÉJÀ ÉTABLI</b>	<b>233 223</b>	<b>236 558</b>
Redressement : corrections des immobilisations corporelles et des subventions reportées [note 2.1]	(9 217)	(5 760)
	<b>224 006</b>	<b>230 798</b>
Sans retraitement : modifications de méthodes comptables des immobilisations, des subventions reportées et des pièces de rechange des trains de banlieue [note 2.3]	(3 277)	-
<b>SOLDE REDRESSÉ DU FONDS D'IMMOBILISATIONS AU DÉBUT</b>	<b>220 729</b>	<b>230 798</b>
Reclassement inter-fonds : transfert des revenus commerciaux [note 25]	(19 440)	-
<b>SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS À LA FIN</b>	<b>179 445</b>	<b>224 006</b>



ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	2011	2010 Retraité [note 2]
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	29 072	14 179
Créances [note 19]	1 132	19 006
Billets à terme adossés à des actifs [note 15]	2 630	2 671
À recevoir du ministère des Transports du Québec	1 161 683	1 103 647
Métro vers Laval en instance de transfert [note 22]	675 316	674 635
	<b>1 869 833</b>	<b>1 814 138</b>
<b>PASSIFS</b>		
Emprunts à court terme [note 11]	29 012	32 073
Fournisseurs et frais courus [note 20]	132 461	52 157
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 12]	14 824	14 994
Passif environnemental [note 16]	13 668	13 063
Dette à long terme [note 12]	1 389 037	1 229 111
Subventions reportées relatives au métro vers Laval en instance de transfert [note 21]	675 316	674 635
Subventions reportées [note 21]	709 622	613 186
Dû au Fonds d'exploitation	11 422	2 611
	<b>2 975 362</b>	<b>2 631 830</b>
<b>DETTE NETTE</b>	<b>(1 105 529)</b>	<b>(817 692)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Frais payés d'avance	990	-
Immobilisations corporelles [note 7]	1 283 984	1 041 698
	<b>1 284 974</b>	<b>1 041 698</b>
<b>SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS</b>	<b>179 445</b>	<b>224 006</b>





AGENCE MÉTROPOLITAINE  
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H3B 5M2

[amt.qc.ca](http://amt.qc.ca)