

Rapport d'activités

# 2011



Wi-Fi



Toujours verte



Société de transport de Laval

# La STL en chiffres 2011

**Usagers** total: 20 114 965  
par jour: 55 100

**Kilométrage** 12 248 240

**Heures d'opération** 490 797

**Longueur du réseau (en km)** 1 358,6

**Lignes** 43

**Autobus** 247

**Biodiesel (en l)** 8 390 081

**Arrêts** 2 618

## **Afficheurs STL Synchro**

aux arrêts: 84  
dans les autobus: 201

**Infobus (horaire aux arrêts)** 1 386

**Abribus** 460

**Terminus** 5

**Points de vente** 44

**Budget (en \$)** 104 685 000

## **Employés**

chauffeurs: 520  
entretien: 109  
bureau non syndiqués: 106  
bureau syndiqués: 52  
Centre contact clients: 6  
Total: 793

## **Assemblées du conseil d'administration**

ordinaires: 11  
extraordinaires: 15  
résolutions: 188

## **Taxi collectif**

lignes: 8  
déplacements: 44 862

## **Service scolaire**

voyages: 174  
lignes: 95  
déplacements par jour: 8 100

## **Transport adapté**

déplacements: 356 343  
usagers:  
-nouveaux 491  
-total 5 491  
plaintes: 525

# La STL en ligne 2011

## **Site**

visites: 2 741 505  
visiteurs uniques: 1 145 869

## **STL Synchro mobile**

visites: 44 584  
visiteurs uniques: 8 975

**ChronoBus (appels logés)** 460 384

## **Téléchargements**

iPhone: 23 028  
Android: 1 910

## **Abonnés**

Ma STL: 22 916  
Facebook: 1 190  
Twitter: 376

## Notre mission

En exploitant un réseau d'autobus et de transport adapté, et en concluant des partenariats et ententes avec divers organismes, la STL et ses employés ont pour mission :

- de développer et d'offrir à Laval un service de transport collectif de qualité et performant, évoluant en fonction des besoins de la communauté, dans le but d'améliorer sa qualité de vie;
- de promouvoir le développement durable de la Ville de Laval et d'y contribuer;
- de s'assurer que l'ensemble des modes de transport collectif, ainsi que la marche et le vélo, soient bien intégrés sur le territoire.

## Notre vision 2031

Par la mise en place d'axes de transport en commun à haut niveau de service, d'un réseau de transport de proximité flexible et accessible, et de technologies qui favorisent l'utilisation du transport en commun, la STL compte :

- avoir accru sa clientèle de 50 % d'ici 2031 ;
- s'imposer comme leader dans le domaine du transport durable, avec des solutions avant-gardistes ;
- toujours assurer des services rapides, économiques et écologiques qui correspondent aux besoins de la clientèle ;
- être reconnue comme employeur de choix et s'appuyer sur une équipe fière, mobilisée et compétente.

## Nos valeurs

- Valoriser le dynamisme.
- Reconnaître l'engagement et le dévouement de nos employés.
- Miser sur le professionnalisme.

Imaginez jusqu'où  
**nous** pouvons aller  
**ensemble**

# Table des matières

Plan d'affaires 2011-2013 .....	5
Mot du directeur général et du président du conseil d'administration .....	6
Conseil d'administration .....	9
Comité de direction .....	10
Honneurs et récompenses .....	11
Faits saillants des 40 ans de la STL! .....	12
Faits saillants 2011 .....	14



# Plan d'affaires 2011-2013

## Objectifs

- Accroître l'achalandage de **10,8 %** et le nombre de déplacements par habitant de **5,2 %**, de 2011 à 2014
- Maintenir des indices positifs d'amélioration de service et de satisfaction (même chez les non-usagers)
- Augmenter le degré de satisfaction des employés
- Optimiser nos processus internes

## Priorités

- Améliorer le service par l'innovation et le développement
- Assurer l'excellence opérationnelle par la mise en place des meilleures pratiques
- Procéder à une mise en marché dynamique
- Encourager et soutenir la mobilisation des employés



# Mot du directeur général et du

## À 40 ans, plus verte que jamais!

La Société de transport de Laval (STL) a enregistré, au cours de l'année, une hausse de 2,8 % de son achalandage.

Ce résultat, nettement supérieur à celui de 2010, est attribuable à l'excellence de notre performance au chapitre, notamment, de la fiabilité et de la ponctualité dont les niveaux s'inscrivent aujourd'hui parmi les meilleurs au monde. La STL a également su tirer parti des impacts de la conjoncture économique plus difficile de même que de la flambée du prix de l'essence à la pompe.

Mais cette augmentation notable de son achalandage est, d'abord et avant tout, attribuable aux nombreuses réalisations mises en place tout au cours de l'année et qui répondent aux besoins de la clientèle. Le projet pilote de connexion sans fil (Wi-Fi) sur la ligne 925, le programme **Alerte au smog** et les outils d'information en temps réel sont autant d'initiatives novatrices qui ont contribué à rendre nos services plus attrayants et toujours plus efficaces. À preuve, l'indice de satisfaction de la clientèle a atteint 80 % en 2011.

Jusqu'au 21 juin 2012, la STL célèbre son 40<sup>e</sup> anniversaire. Nous avons toutes les raisons d'être fiers du chemin parcouru, et c'est le cas de le dire! Ce succès, nous le devons évidemment à notre personnel, dont l'unique souci est de satisfaire les dizaines de milliers de passagers que nous accueillons chaque jour.

Tous nos chauffeurs, superviseurs, planificateurs, employés de l'entretien, agents-service clientèle et employés de bureau, pour ne nommer que ceux-là, mettent quotidiennement l'épaule à la roue afin que le transport collectif soit synonyme d'une expérience client sans égale.

Dans les dernières années, la STL s'est démarquée par son extraordinaire capacité à innover. Elle s'est ainsi hissée parmi les leaders du transport urbain au monde. C'est donc avec enthousiasme et confiance que nous envisageons l'avenir.

Nos actions des deux prochaines décennies seront en grande partie déterminées par le Plan de mobilité durable, dont la Ville de Laval a publié une version de consultation et auquel nous avons apporté notre expertise.

6

**40**  
**ANS**



# président du conseil d'administration

## Ce Plan de mobilité durable, à long terme, découle d'un double constat:

- 1 Les municipalités occupent une position stratégique pour lutter contre les changements climatiques.
- 2 Conformément à sa politique d'urbanisme, Laval veut stimuler l'émergence de quartiers densifiés et multifonctionnels, desservis par de solides systèmes de transport collectif.

Nos études et recherches sur de nouveaux modes de déplacement, l'électrification graduelle de nos véhicules, notre positionnement en faveur du covoiturage et du vélo sont autant d'éléments qui démontrent que la STL fait naturellement partie de la solution.

Quelque 20 millions de déplacements sont effectués chaque année sur notre réseau. C'est déjà bien, mais nous pouvons faire mieux. Nous devons mettre davantage de véhicules sur la route, avec de nouveaux services, et miser plus que jamais sur la qualité de notre service à la clientèle.

Les défis sont nombreux, et nous avons toutes les ressources et toute l'énergie nécessaires pour les relever.

En terminant, nous désirons rendre hommage à Pierre Giard, directeur général de la STL, qui s'est retiré à la fin de 2011.

Sous sa gouverne, la STL a atteint des records formidables de ponctualité. Elle a mis en place des outils d'information en temps réel, rajeuni son image, modernisé ses installations et affirmé haut et fort sa volonté de protéger l'environnement. Pierre Giard a aussi fait évoluer le débat sur le renouvellement du cadre financier du transport métropolitain. Il a laissé une entreprise en santé, animée par une équipe des plus compétentes.

Nous tenons à l'en remercier.



**Guy Picard**

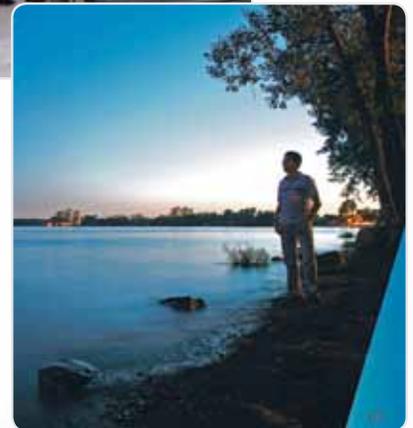
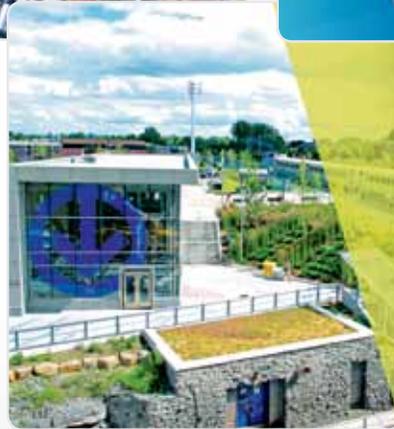
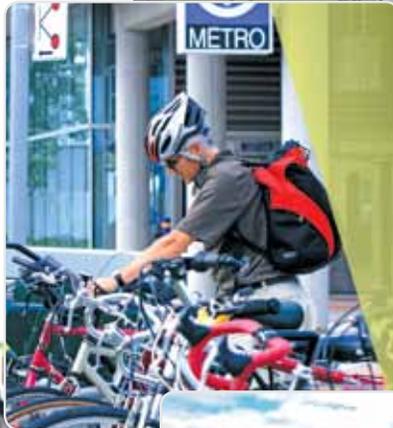
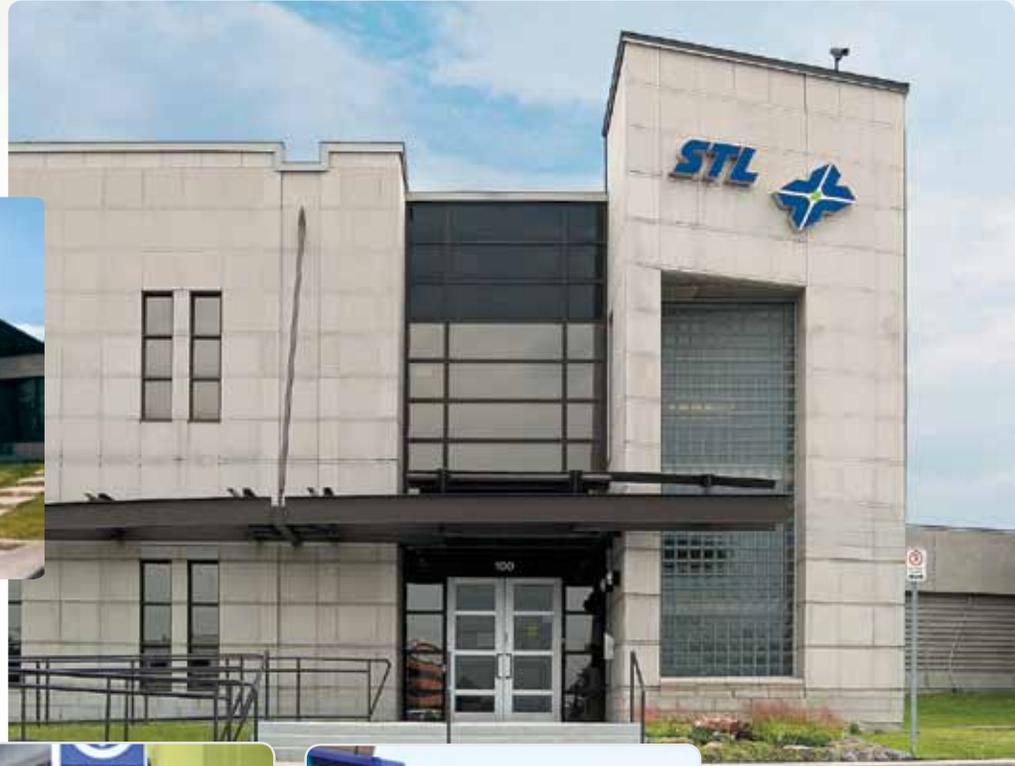
Directeur général



**Jean-Jacques Beldié**

Président du conseil  
d'administration





# Conseil d'administration



**1 Luc Guay**

*Administrateur et président du comité Qualité de service*

**2 Sylvie Clermont**

*Administratrice et conseillère municipale  
du district Saint-Vincent-de-Paul*

**3 Ginette Legault-Bernier**

*Administratrice, membre du comité de planification et  
conseillère municipale du district Abord-à-Plouffe*

**4 Pierre Cléroux**

*Administrateur, membre du comité de finances et  
conseiller municipal du district Sainte-Dorothée*

**5 Lucie Hill Larocque**

*Vice-présidente, membre du comité de vérification et  
conseillère municipale du district Auteuil*

**6 Jean-Jacques Beldié**

*Président, membre des comités de vérification, de planification,  
de finances et du transport adapté, et conseiller municipal du district Laval-les-Îles*

**7 Robert Vanden Abeele**

*Administrateur et membre du comité du transport adapté*

# Comité de direction

**1 Marie-Céline Bourgault**

*Directrice  
Communications et marketing*

**2 Richard D'Amour**

*Directeur  
Transport et qualité du service*

**3 Sylvain Yelle**

*Directeur principal  
Exploitation*

**4 Pierre Lavigneur**

*Directeur principal  
Développement, commercialisation et innovation*

**5 Josée Prud'homme**

*Directrice  
Ressources humaines*

**6 Pierre Côté**

*Secrétaire corporatif et directeur  
Affaires juridiques*

**7 Guy Picard**

*Directeur général*

**8 Sylvain Gonthier**

*Directeur  
Entretien et ingénierie*

**9 Kathy Dumortier**

*Directrice et trésorière  
Administration et planification d'entreprise*



# Honneurs et récompenses



## Transport 2000

Pour l'ensemble de ses réalisations, Pierre Giard, directeur général de la STL de 2004 à 2011, a été désigné *Personnalité marquante du domaine du transport collectif*, lors de la remise des prix Guy-Chartrand de Transport 2000.

## ATUQ

### Double récolte au dernier colloque annuel de l'Association de transport urbain du Québec



Notre équipe de Transport adapté a mérité un prix *Reconnaissance* pour le développement du taximètre virtuel. Cet outil, plus précis qu'une simple évaluation basée sur la distance, assure aux chauffeurs de taxi une rémunération plus juste. De plus, le taximètre virtuel relève les heures de passage. Il sert donc à améliorer le service et la ponctualité.



Par ailleurs, une distinction spéciale a été décernée à Silvana Cutrone, chef, Gestion des ressources humaines et développement organisationnel, pour sa collaboration au développement du Programme de formation des gestionnaires de premier niveau.

## Recyc-Québec

La STL a reçu en fin d'année l'attestation de niveau 3 (le plus exigeant) du programme ICI ON RECYCLE.

Cette attestation est réservée aux établissements dont les activités de réduction, de réemploi et de recyclage se soldent par un taux de valorisation des matières résiduelles de plus de 80 %.



**1971**

Création de la Commission de transport de la Ville de Laval (CTL)

**1972**

Période d'organisation

**1973**

La CTL compte 26 parcours

**1974**

Planification et amélioration des services

**1975**

Liaison entre la station de métro Henri-Bourassa et l'aéroport international de Mirabel

**1976**

23 circuits urbains et 22 circuits suburbains

**1977**

La CTL au service de la population lavalloise

**1978**

Plan de transport adapté aux besoins des personnes handicapées

**1979**

Vaste campagne publicitaire : *Tout l'monde à bord!*

**1980**

Lancement de la Carte Autobus Laval

**1981**

Demandes de renseignements : acquisition d'un distributeur automatique d'appels

**1982**

Inauguration du terminus Laval



1972



1981

**1983**

Système électronique de perception

**1984**

La CTL devient la STL

**1985**

Entente avec les Conseils intermunicipaux de transport du Bloc-Nord

**1986**

Création d'une nouvelle identité visuelle

**1987**

Modification des boîtes de perception pour les adapter au nouveau dollar de métal

**1988**

Ouverture de la voie réservée du pont Viau

**1989**

Phase I du système de gestion de l'entretien des véhicules (GENI)

**1990**

Carte régionale pour voyager à Laval, Montréal et Longueuil, et emprunter le train de banlieue

**1991**

Changements majeurs apportés à la grille tarifaire

## 40 ans au volant

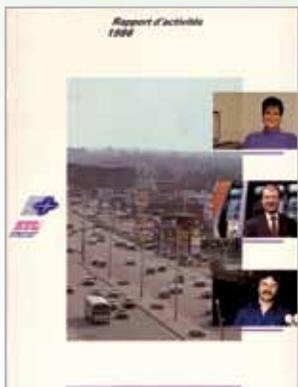
En 2011, nous avons souligné les 40 ans de service de trois de nos chauffeurs :

**Guy Ouimet, Aldénat Lamoureux et Jacques Dubé.**

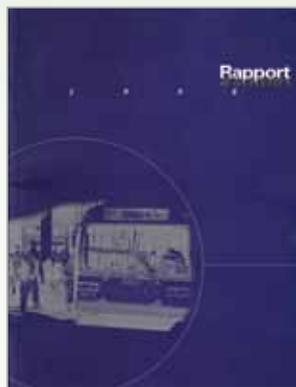
*Félicitations pour leur engagement, leur loyauté et leur professionnalisme !*



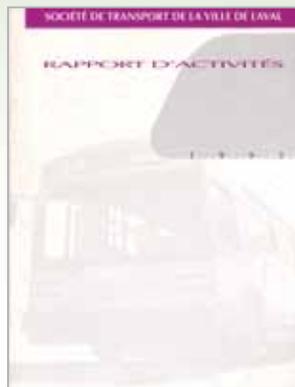
# 40 ans de la STL!



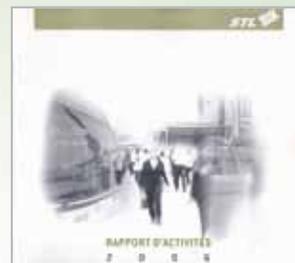
1986



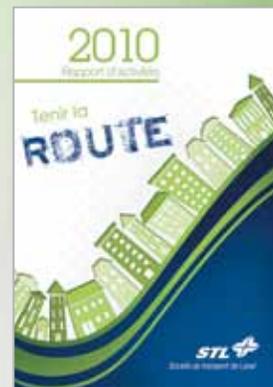
1998



1993



2006



2010

## 1992

Retrait du gouvernement du Québec du financement d'exploitation

## 1993

Première phase du Plan de transport interne

## 1994

Engagement accru dans la vie communautaire

## 1995

Système de télécommunication pour autobus

## 1996

Vaste campagne de consultation et de sensibilisation

## 1997

Sous le signe de la détermination et du mouvement

## 1998

Virage majeur dans l'organisation de l'entreprise : finance, productivité et service

## 1999

Introduction du tarif intermédiaire pour les jeunes de 18 à 21 ans

## 2000

Hausse record de l'achalandage de 3,8 %

## 2001

La STL devient la première entreprise de transport en commun à garantir son service : La Garantie qualité

## 2002

Création du comité Boomerang, au profit des déjeuners-collations pour des élèves d'une école de Laval

## 2003

Augmentation des heures de service

## 2004

L'amélioration continue au coeur de nos actions

## 2005

Amélioration de la ponctualité et de la synchronisation des services

## 2006

Préparatifs en vue de l'implantation d'un nouveau réseau d'autobus pour s'harmoniser avec l'ouverture des stations de métro

## 2007

Trois stations de métro ouvrent leurs portes à Laval : refonte de tout notre réseau

## 2008

Lancement de la carte OPUS

## 2009

Première *Alerte au smog*

## 2010

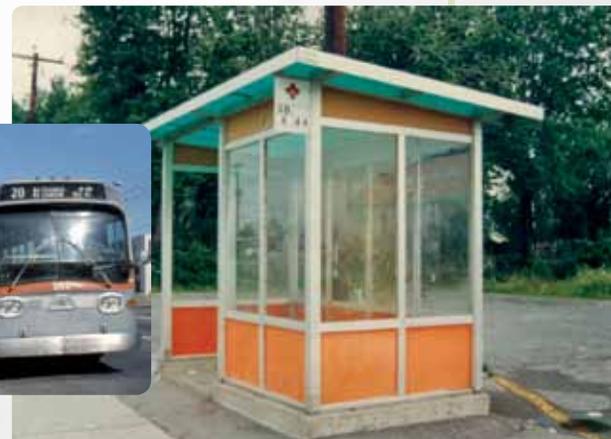
STL *Synchro*, système d'information en temps réel

## 2011

Plan de mobilité durable



13



# Faits saillants 2011

# Plan de mobilité durable

Dévoilé en juin, le Plan de mobilité durable de Laval poursuit un objectif ambitieux : réduire de 50 %, d'ici 2031, les émissions de gaz à effet de serre (GES) par habitant liées au transport des Lavallois!

Le Plan, qui s'inscrit parfaitement dans Évolucité, la politique d'urbanisme adoptée par la Ville de Laval, énumère 21 mesures, réparties en 5 axes d'intervention :

- Créer un environnement urbain favorisant la mobilité durable
- Améliorer l'efficacité écoénergétique des véhicules motorisés
- Améliorer l'offre de transport collectif et actif
- Influencer les comportements par la fiscalité et la tarification
- Informer et mobiliser la population lavalloise



## Séances d'information

**Laval 2031**  
**Une ville en mouvement**  
**Plan de mobilité durable**

**Le mardi 22 novembre 2011,**  
**de 18 h à 21 h**  
Bibliothèque Germaine-Guèvremont  
2900, boulevard de La Concorde Est  
Duvernay, Laval (Québec) H7E 2B6  
**Accessible par les lignes 42 et 48**

**Le mercredi 23 novembre 2011,**  
**de 18 h à 21 h**  
Hôtel de ville de Laval  
Salle des communications  
1, place du Souvenir  
Chomedey, Laval (Québec) H7V 1W7  
**Accessible par les lignes 40 et 60**

**Le lundi 28 novembre 2011,**  
**de 15 h à 21 h**  
Collège Montmorency-Agora  
475, boulevard de l'Avenir  
Laval-des-Rapides, Laval (Québec) H7N 5H9  
**Station de métro Montmorency**

**Le mardi 29 novembre 2011,**  
**de 18 h à 21 h**  
Bibliothèque Gabrielle-Roy  
3505, boulevard Dagenais Ouest  
Fabreville, Laval (Québec) H7P 4V9  
**Accessible par les lignes 61, 73 et 76**

Parmi ces mesures, mentionnons l'électrification du réseau d'autobus de la STL, la construction de nouvelles stations de métro sur la ligne orange et l'ajout de voies réservées sur les principales artères de Laval.

Étroitement associée à l'élaboration de ce Plan, la STL prend déjà des engagements formels pour le mettre en œuvre.

La version de consultation du Plan de mobilité durable est disponible sur notre site Web au [www.stl.laval.qc.ca](http://www.stl.laval.qc.ca), dans la section Mobilité durable, sous la rubrique Plan de mobilité durable.

Faits saillants 2011

## Autobus électrique

Reconnue pour ses initiatives de protection de l'environnement, la STL innove une fois de plus en faisant l'acquisition d'un autobus de taille régulière entièrement électrique.

Elle deviendra ainsi le premier transporteur public du Québec à en posséder un.

Son véhicule dispose de batteries, rechargeables la nuit, lui conférant une autonomie pouvant atteindre au minimum 150 kilomètres. Climatisé et silencieux, il n'émet aucun gaz à effet de serre.

Pendant la période d'essai, nos chauffeurs et mécaniciens vont se familiariser avec les particularités de ce nouvel autobus et en évaluer la fiabilité. Les réactions des usagers seront également prises en compte.

Les conclusions seront transmises aux autres sociétés québécoises de transport collectif à la recherche de solutions d'électrification efficaces et adaptées.

C'est dans la foulée du PAVE (Plan d'action sur les véhicules électriques) du gouvernement du Québec que neuf transporteurs réunis sous l'égide de l'AVT (Société de gestion et d'acquisition de véhicules de transport) vont tester les technologies électriques disponibles, avec le concours d'Hydro-Québec.

Premier d'entre eux à aller de l'avant, la STL entend électrifier son parc d'ici 2031.



# Agrandissement du garage

Dans le cadre de la réalisation d'un projet majeur d'agrandissement des installations de la Société, 51 nouvelles places de stationnement pour autobus ont été rendues disponibles pour faire face à la croissance des prochaines années.

Dans le garage, un nouvel atelier de carrosserie comprenant quatre vérins, l'ajout de deux postes de ravitaillement et d'un lave-autobus faciliteront l'entretien des véhicules. Des démarches d'amélioration continue ont permis à deux groupes d'employés de la direction Entretien et ingénierie, de réaliser l'aménagement de leurs espaces de travail.

De nouveaux locaux administratifs ont également été construits, ce qui permettra, en 2012, d'optimiser l'aménagement des équipes de travail. Grâce à ces travaux, la capacité du nouveau centre des opérations sera suffisante pour faire face à la croissance de l'achalandage prévue pour les quatre prochaines années.

# Covoiturage branché

En partenariat avec la Ville de Laval, Hydro-Québec et GM Canada, la STL et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont donné en octobre le coup d'envoi du programme de covoiturage CLIC.

Cette formule de transport audacieuse, conviviale et écologique consiste à mettre des véhicules électriques à la disposition des usagers intéressés à expérimenter le covoiturage, pour circuler entre leur lieu de résidence et l'un des trois stationnements incitatifs :

- stations de métro Montmorency et Cartier
- gare de train de banlieue de Sainte-Dorothée

Dix voitures sillonnent les rues de Laval. Les équipages sont constitués d'un conducteur désigné, d'un substitut et de deux passagers en covoiturage, qui ont tous reçu une formation au préalable. Les membres de l'équipage habitent le même quartier et se déplacent aux mêmes heures.

Le conducteur désigné peut se servir du véhicule à des fins personnelles, sur une distance totale de 200 kilomètres par mois.

Les coûts d'achat et d'entretien des voitures électriques sont à la charge de la STL et de l'AMT. Hydro-Québec apporte sa contribution, entre autres, en implantant des bornes de recharge de 240 V dans les trois terminus.

Le véhicule retenu est la Chevrolet Volt. Avec la charge électrique, elle peut parcourir de 40 à 80 kilomètres, selon la température extérieure, les conditions routières et la technique de conduite.

Au besoin, elle passe en mode d'autonomie prolongée de 500 kilomètres, grâce à un moteur à essence embarqué de 1,4 l à 63 kW (84 hp), avec une vitesse maximale de 160 km/h.



La charge s'effectue en 10 heures à l'aide d'une prise de courant domestique de 120 V ou en 4 heures aux bornes des terminus.



Faits saillants 2011

## Alliances stratégiques

**Nos partenaires dans l'offre de solutions de rechange à l'utilisation au voiturage en solo :**

*L'Agence métropolitaine de transport et Hydro-Québec*

*Le Réseau de Covoiturage*

*Communauto*

*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*



## ChronoBus en temps réel

Au printemps dernier, un nouveau service en temps réel par le système téléphonique ChronoBus s'est ajouté aux services *STL Synchro*.

Avec ce nouveau service résolument branché et efficace, les usagers peuvent recevoir l'horaire des prochains passages Synchro de leur autobus en quelques secondes.



**STL SYNCHRO**

Tous nos services  
en temps réel.

Parce que votre  
temps compte!



Pour tout savoir  
[stl.javal.qc.ca](http://stl.javal.qc.ca)



## Faits saillants 2011

# Alerte au smog



Entre le 1<sup>er</sup> juin et la fête du Travail, l'Alerte au smog a été déclenchée à trois reprises, pour une durée totale de quatre jours.

Lorsqu'un avertissement de smog est émis par Environnement Canada pour le lendemain, la STL abaisse le tarif de ses autobus à 1 \$ pour cette journée : 14 243 usagers s'en sont prévalus en 2011.

D'après les experts, l'Alerte au smog entraîne, chaque jour où elle est appliquée, le retrait de 1 500 véhicules des routes.

	2008	2009	2010	2011
Nombre d'alertes	0	1	2	3
Durée totale (en jours)	-	3	8	4
<b>Hausse de l'achalandage</b>				
- en nombre de passagers	-	4 357	30 896	14 244
- en pourcentage	-	5	7	7

## Tramway aérien

La STL a lancé un appel d'offres public portant sur une étude de faisabilité et d'impacts relative à l'implantation d'un tramway aérien à Laval.

Mode à 100 % électrique, cette démarche est appuyée par la Ville de Laval, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et Hydro-Québec.

De grandes métropoles (New York, Portland, Lisbonne, Singapour, Medellín, Rio de Janeiro et bientôt Londres) exploitent des systèmes de transport par câble. Le tramway aérien électrique compte parmi les technologies auxquelles elles ont recours.

Sa construction se révèle moins coûteuse que le prolongement du métro. On parle de 20 à 25 M\$ par kilomètre environ, comparativement à 200 M\$ pour le métro.

Comme Laval se développe à un rythme accéléré, le tramway aérien pourrait répondre plus vite aux besoins.

Cependant, le métro reste notre option privilégiée pour structurer le transport collectif au centre-ville de Laval.

Le trajet proposé ? À partir de la station Montmorency, en direction de l'ouest et du nord, pour desservir des centres d'intérêt. Le tracé de la ligne, la capacité des cabines et la fréquence de service seront minutieusement analysés. L'étude de faisabilité et d'impacts sera déposée à la fin de l'année 2012.



Faits saillants 2011

## Ventilateurs électriques

Nos mécaniciens ont commencé à remplacer les ventilateurs de nos autobus par des modèles électriques, qui exigent un entretien moins serré et amoindrissent le risque de perte d'huile sur les parcours.

Les ventilateurs électriques permettent de réaliser des économies de carburant d'environ 5 %.



## Prêcher par l'exemple

Au cours de l'été 2011, au moyen d'un concours, nous avons invité nos employés à faire l'essai d'un mode de transport durable pour se rendre au travail.

Cette campagne a porté ses fruits, puisque plusieurs d'entre eux ont délaissé par la suite le voiturage en solo, jugé moins avantageux.

Partenaire de l'Opération vélo-boulot, la STL favorise aussi les cyclistes : abri couvert, vélos en libre-service sur place pour de courts déplacements professionnels.

La STL espère que d'autres entreprises vont l'imiter et sensibiliser leur main-d'œuvre aux vertus du transport durable.



# Bornes interactives et écrans

Pour faciliter les déplacements de sa clientèle, la STL a installé, dans des lieux de grande affluence, des bornes interactives et des écrans qui indiquent en temps réel l'heure de passage des prochains autobus aux arrêts avoisinants.

Grâce à l'application Google Transit, il est également possible de calculer la durée d'un trajet, du point de départ jusqu'à destination.

De plus, l'utilisateur y trouve des messages sur l'état du réseau et d'éventuelles perturbations.



12 bornes interactives et 6 écrans sont ainsi répartis dans 15 pôles d'attraction.

## **Bornes**

*Stations de métro Cartier, Montmorency et de la Concorde  
Terminus Le Carrefour  
Cité de la Santé  
Centre ambulatoire  
Campus de l'Université de Montréal  
Maison des arts  
Salle André-Mathieu  
Centre de la nature  
Hôtel de Ville*

## **Écrans**

*CLSC du Marigot  
Collège Montmorency  
Récréathèque  
Services municipaux (1333, boulevard Chomedey)*

## Communication sans fil sur la ligne 925

Depuis mai 2011, les autobus de la ligne 925, reliant aux heures de pointe le quartier Saint-François à la station de métro Radisson à Montréal (via le pont de l'autoroute 25), sont équipés d'une zone d'accès sans fil (Wi-Fi).

Si le projet pilote est concluant, cette technologie pourrait s'étendre plus tard à tout son parc.



## Faits saillants 2011

# STL mobile pour Android

L'application *STL Synchro*, qui fournit les horaires en temps réel, a remporté un grand succès auprès des propriétaires d'iPhone et d'iPod touch : plus de 12 000 téléchargements en deux ans.

Désormais, les utilisateurs d'Android peuvent en profiter aussi. La version qui leur est destinée comprend même le calculateur de trajets Google Transit.



Ligne	Arrêt	Prochains passagers	Etat
31S	41032 7e Avenue / 4e Avenue	50 min	●
31S	41032 7e Avenue / 4e Avenue		
31S	41032 7e Avenue / 4e Avenue		
24E	43426 Sylvie / Dandurant	4 min / 49 min	●

## Widget

Gratuit, pratique et convivial, le widget *STL Synchro* donne aux usagers inscrits à Ma STL des renseignements pertinents et en temps réel sur leurs lignes favorites.

## Concours ChronoBus

Le concours *Textez le ChronoBus*, qui s'est déroulé en juillet et août, a suscité une intéressante participation.

Pour courir la chance de gagner un prix instantané (carte OPUS d'une semaine ou Abonnement STL mensuel), il suffisait d'envoyer par texto le numéro ChronoBus de 5 chiffres qui apparaît sur un panneau d'arrêt : en réponse, la STL informe aussitôt de l'heure de passage des 6 prochains bus.

Pour être admissible au tirage du grand prix (un iPad), le concurrent devait s'inscrire à Ma STL.



## Site amélioré et signature *STL Synchro*

Vous l'avez remarqué : sur notre site Internet, tous les services aux usagers sont maintenant regroupés dans le pied de page, ce qui simplifie nettement la navigation.

Ce réaménagement s'imposait en raison de la multiplication de nos outils d'information en temps réel.

D'ailleurs, une nouvelle signature *STL Synchro* a été développée pour mieux les identifier.



Faits saillants 2011

# Accessibilité au réseau régulier



La STL est déterminée à rendre son réseau régulier davantage accessible.

Sur la ligne 60, le week-end et les jours fériés, les personnes en fauteuil roulant, triporteur ou quadriporteur peuvent embarquer à bord d'autobus à large porte et munis d'une rampe.

Le service sera étendu à toute la semaine en 2012, et progressivement à d'autres lignes.



## Pour mieux vous conduire

Quelque 217 chauffeurs ont fait l'objet d'audit à bord de leur autobus en 2011 pour vérifier, notamment, la qualité de leur conduite et la conformité aux règles de la sécurité routière.

Ce programme de supervision et coaching témoigne de notre souci du service à la clientèle.



## Faits saillants 2011

# Acteur de premier plan

La STL joue un rôle déterminant dans l'organisation métropolitaine des déplacements.

Elle siège au comité de mobilité des biens et personnes, constitué par Transports Québec, pour coordonner les travaux civils et planifier des moyens d'atténuation.

En outre, elle participe activement à bon nombre d'études :

- Instauration d'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) sur le boulevard Pie-IX, pour un accès facile à la ligne bleue du métro
- Adoption de mesures préférentielles en faveur des autobus dans l'axe de la Concorde
- Analyse des besoins de nouvelles stations de métro à Laval
- Implantation d'une voie réservée et de mesures préférentielles sur l'autoroute 15, pour un accès simplifié au collège Montmorency et à la station de métro du même nom
- Création d'une voie réservée sur l'autoroute 13 vers la station de métro Côte-Vertu
- Gestion dynamique des feux de circulation sur le boulevard Curé-Labelle, entre la rivière des Mille-Îles et l'autoroute 440
- Parachèvement de l'autoroute 19 avec voie réservée pour autobus
- Enquête continue Origine-Destination



Faits saillants 2011

# Tenté par la voie réservée ? Prenez l'autobus.

Inviter les automobilistes à redoubler d'efforts pour ne pas empiéter sur les voies réservées, voilà l'objectif de cette campagne qui s'est tenue en deux temps, au printemps et à l'automne.

Dans la grande région métropolitaine, il existe actuellement 31 voies réservées, dont la longueur totalise 85,2 km, mises en place pour alléger la circulation et rendre le transport collectif encore plus efficace, à la condition que la signalisation (losange allongé) soit bien respectée...

Les panneaux indiquent clairement les jours et heures où les voies sont réservées ainsi que les véhicules qui peuvent les emprunter : autobus, taxis et, parfois, autos partagées (covoiturage).

Aux heures de pointe, elles permettent à plus de 101 000 passagers par jour (soit 23 millions par an) de se déplacer plus facilement pour aller travailler, étudier ou se divertir.

## Dates

du 23 mai au 17 juin  
et du 10 au 28 octobre

## Partenaires

- Agence métropolitaine de transport
- Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
- Société de transport de Laval
- Réseau de transport de Longueuil
- Société de transport de Montréal
- Service de police de la Ville de Laval
- Service de police de la Ville de Longueuil
- Service de police de la Ville de Montréal

24

Tenté par la voie réservée ?  
Bienvenue à bord !



## Faits saillants 2011

# Jour de la Terre

La STL compte fièrement parmi les onze organismes de transport du Québec qui ont participé à l'événement *Avec un ami* (auparavant appelé Amène un ami) à l'occasion du Jour de la Terre.

Plus de 1 703 laissez-passer, valides le 22 avril, ont ainsi été distribués à Laval.

L'opération vise à promouvoir le transport collectif (autobus, métro et train de banlieue) pour réduire la congestion routière et la pollution atmosphérique.



## Des rues et des routes pour tous

Opérateur d'un réseau d'autobus urbains, la STL est consciente de l'importance du partage des rues et des routes.

C'est pourquoi elle a appuyé cette campagne de civisme, organisée par Vélo Québec.



## Mondial Choral Loto-Québec

Chaque soir, pendant le Mondial Choral Loto-Québec, la STL a offert gratuitement le transport vers l'Espace Montmorency, lieu des représentations.

En effet, en visitant le site du Mondial ou celui de la STL, les spectateurs pouvaient se procurer un laissez-passer donnant droit à un aller-retour gratuit.

Sur présentation de leur accréditation, les choristes et les bénévoles étaient admis, eux aussi, sans frais.



## Faits saillants 2011

### Cavalia

La STL veut inciter les automobilistes à délaissier leur véhicule pour se rendre, non seulement à leur travail, mais aussi partout ailleurs.

C'est dans cette perspective qu'elle a assuré un service de navette, en début et en fin de soirée, entre le terminus Montmorency et le site du spectacle Odysséo, la nouvelle aventure de Cavalia.



### Présence dans la communauté

Fidèle à ses habitudes, la STL s'associe comme transporteur à la vie de la communauté. Parmi les événements auxquels elle a pris part, mentionnons :

- Journée *Portes ouvertes* au collège Montmorency
- Inauguration du pont de l'autoroute 25
- Foire environnementale
- Festival indépendant Diapason
- Fête de la famille
- Sainte-Rose en blanc

**Transport gratuit sur présentation de votre billet de spectacle**

Pour vos déplacements au **Festival de musique Diapason**,

CONSULTEZ **STL SYNCHRO**

**STL SYNCHRO**  
Parce que votre temps compte

stl.laval.qc.ca | Suivez-nous sur  
m.stl.laval.qc.ca

Tous les services en temps réel. Parce que votre temps compte!

### Droit de Cité

Une fois de plus, la STL a collaboré au concours artistique Droit de Cité, organisé par le Forum jeunesse Laval.



La 5<sup>e</sup> édition s'est déroulée sous le thème « Ta vie, tes rêves, ta réussite! »

Le jeune Emmanis Jean-Louis, de l'école secondaire Horizon-Jeunesse, a mérité le prix Coup de cœur de la STL pour son dessin intitulé Drawing of my live: il a gagné un abonnement STL mensuel d'une durée d'un an.

Reproduite et affichée dans une centaine de nos autobus, son œuvre représente un personnage vieillissant, qui jette un regard satisfait sur les principales étapes de sa vie.



Parce que votre  
temps compte.

6

7

# États financiers

Société de transport de Laval  
Au 31 décembre 2011



*Société de transport de Laval*

# Table des matières

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière.....	3
Rapport de l'auditeur indépendant .....	4
Rapport du vérificateur général de la Ville de Laval.....	6
État des résultats .....	8
État de la situation financière.....	9
État de la variation de la dette nette.....	10
État des flux de trésorerie .....	11
Notes complémentaires .....	12
ANNEXE A – Dette à long terme .....	26
ANNEXE B – Charges par objets.....	26
ANNEXE C – Activités de fonctionnement à des fins fiscales .....	27
ANNEXE D – Activités d'investissement à des fins fiscales.....	28
ANNEXE E – Excédent accumulé.....	29

# Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers de la Société de transport de Laval ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris les montants qui doivent nécessairement être fondés sur le jugement et les estimations. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables appropriées et qui respectent les principes comptables généralement reconnus (PCGR) applicables aux administrations locales recommandées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction de la Société maintient un système de contrôle comptable interne, 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.

Le conseil d'administration s'acquitter de sa responsabilité relative aux états financiers, principalement par l'intermédiaire de son comité de vérification. Le comité de vérification est composé de membres du conseil d'administration, du directeur général et d'un membre externe. Ce comité rencontre la direction, le vérificateur général de la Ville de Laval et la firme Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l., examine les états financiers et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Les états financiers ont été vérifiés conjointement par le vérificateur général de la Ville de Laval et par Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l., dont les services ont été retenus par le conseil d'administration. Le vérificateur interne, le vérificateur général de la Ville de Laval et l'auditeur indépendant peuvent, en toute liberté et en toute indépendance, rencontrer le comité de vérification.

Laval, Québec

Le 3 avril 2012

Le directeur général,

Directrice et trésorière

Administration et planification d'entreprise,

*Guy Picard*

Guy Picard, Ph.D., PMP

*Kathy Dumortier*

Kathy Dumortier, CA

# Rapport de l'auditeur indépendant



**Raymond Chabot Grant Thornton**  
S.E.N.C.R.L.  
Bureau 300  
Les Tours Triomphe  
2500, boul. Daniel-Johnson  
Laval (Québec) H7T 2P6

Téléphone : 514 382-0270  
Télécopieur : 514 875-9797  
[www.rcgt.com](http://www.rcgt.com)

Aux membres du conseil d'administration de la  
Société de transport de Laval

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport de Laval, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2011, l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

## **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**

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons 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.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

# Rapport de l'auditeur indépendant (suite)

## Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Laval 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 terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

## Observations

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le fait que la Société inclut dans ses états financiers certaines informations financières à des fins fiscales. Ces informations, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et présentées aux annexes C, D et E en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

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

## Autre point

Les états financiers de la Société de transport de Laval pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 ont été audités par un autre auditeur.

*Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.*<sup>1</sup>

Laval  
Le 3 avril 2012

<sup>1</sup> Comptable agréée auditeur permis n° 21121

# Rapport du vérificateur général de la Ville de Laval



Aux membres du Conseil d'administration de la  
Société de transport de Laval

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport de Laval, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2011, l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

## **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 celle-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.

# Rapport du vérificateur général de la Ville de Laval (suite)

## Opinion

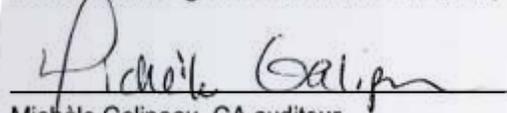
À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Laval au 31 décembre 2011, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

## Observation

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que la Société inclut dans ses états financiers certaines informations financières à des fins fiscales. Ces informations, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et présentées aux annexes C, D et E en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

Les chiffres du budget sont présentés aux fins de comparaisons et n'ont pas fait l'objet de mon audit. Je n'exprime donc pas d'opinion sur ces chiffres.

Le vérificateur général de la Ville de Laval,



Michèle Galipeau, CA auditeur

Le 3 avril 2012  
Laval, Québec

**BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL**  
1333, boul. Chomedey, bureau 905, C.P. 422, Succursale Saint-Martin, Laval (Québec) H7V 3Z4  
Téléphone : (450) 978-8715 Télécopieur : (450) 978-5888

# État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2011

	Notes	2011 Budget \$	2011 Réel \$	2010 Réel \$
<b>REVENUS</b>				
<b>Fonctionnement</b>				
Contribution de la Ville de Laval		55 550 000	<b>55 550 000</b>	53 593 800
Usagers	3	28 915 204	<b>28 913 266</b>	27 763 888
Subventions du gouvernement du Québec	4	12 522 720	<b>13 616 266</b>	12 382 671
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	5	5 172 900	<b>17 064 599</b>	9 745 958
Autres revenus	6	2 524 435	<b>2 516 503</b>	2 526 636
		104 685 259	<b>117 660 634</b>	106 012 953
<b>Investissement</b>				
Subventions du gouvernement du Québec	4	28 421 458	<b>27 313 127</b>	9 202 830
		133 106 717	<b>144 973 761</b>	115 215 783
<b>CHARGES</b>				
Administration générale		14 124 785	<b>11 968 807</b>	11 064 565
Transport régulier		45 604 036	<b>46 705 732</b>	44 646 364
Transport adapté		7 911 900	<b>7 645 447</b>	7 089 724
Carburant		7 354 617	<b>7 223 620</b>	7 375 594
Entretien des autobus et infrastructures		16 840 169	<b>16 308 239</b>	15 349 133
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5	5 809 620	<b>11 138 168</b>	5 727 241
Intérêts et frais de financement		3 224 975	<b>2 501 768</b>	2 417 181
Amortissement des immobilisations		11 600 000	<b>10 643 518</b>	9 514 638
		112 470 102	<b>114 135 299</b>	103 184 440
<b>EXCÉDENT DE L'EXERCICE</b>		20 636 615	<b>30 838 462</b>	12 031 343
Excédent accumulé au début de l'exercice			<b>49 627 050</b>	37 595 707
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE</b>			<b>80 465 512</b>	49 627 050

Les notes et les renseignements complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# État de la situation financière

## Au 31 décembre 2011

	Notes	2011	2010
		\$	\$
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>			
Encaisse et placements temporaires		1 562 719	15 079 970
Débiteurs	7	26 735 823	12 350 192
Subventions à recevoir	8	56 251 702	28 152 752
		<b>84 550 244</b>	<b>55 582 914</b>
<b>PASSIFS</b>			
Créditeurs et frais courus	10	20 633 383	16 528 167
Revenus perçus d'avance		1 795 777	1 562 814
Dette à long terme	11	63 869 288	46 640 668
Passif au titre des avantages sociaux futurs	12	9 943 800	8 993 900
		<b>96 242 248</b>	<b>73 725 549</b>
<b>DETTE NETTE</b>		<b>(11 692 004)</b>	<b>(18 142 635)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>			
Immobilisations	13	89 854 937	62 761 475
Stocks de fournitures		2 136 167	1 966 730
Autres actifs non financiers	14	166 412	3 041 480
		<b>92 157 516</b>	<b>67 769 685</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>		<b>80 465 512</b>	<b>49 627 050</b>
Engagements contractuels	15		
Éventualités	16		

Les notes et les renseignements complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# État de la variation de la dette nette

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
<b>EXCÉDENT DE L'EXERCICE</b>	<b>30 838 462</b>	12 031 343
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(37 793 548)	(11 938 794)
Produit de cession	24 759	34 910
Amortissement des immobilisations	10 643 518	9 514 638
Perte sur cession	31 809	50 338
	<b>(27 093 462)</b>	<b>(2 338 908)</b>
Variation des stocks de fournitures	(169 437)	46 520
Variation des autres actifs non financiers	2 875 068	(1 847 633)
	<b>2 705 631</b>	<b>(1 801 113)</b>
<b>VARIATION DE LA DETTE NETTE</b>	<b>6 450 631</b>	7 891 322
Dette nette au début de l'exercice	(18 142 635)	(26 033 957)
<b>DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>(11 692 004)</b>	(18 142 635)

# État des flux de trésorerie

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Excédent de l'exercice	30 838 462	12 031 343
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	10 643 518	9 514 638
Perte sur cession d'immobilisations	31 809	50 338
	41 513 789	21 596 319
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(14 385 631)	(9 939 126)
Subventions à recevoir	(28 098 950)	1 351 679
Stocks de fournitures	(169 437)	46 520
Autres actifs non financiers	2 875 068	(1 847 633)
Créditeurs et frais courus	(1 064 794)	2 312 905
Revenus perçus d'avance	232 963	666 182
Passif au titre des avantages sociaux futurs	949 900	556 400
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	1 852 908	14 743 246
<b>Activités d'investissement en immobilisations</b>		
Acquisitions	(32 623 538)	(11 938 794)
Produit de cession	24 759	34 910
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(32 598 779)	(11 903 884)
<b>Activités de financement</b>		
Émission de dettes à long terme	25 284 000	10 629 000
Remboursement de la dette à long terme - portion STL	(3 605 093)	(3 669 921)
Remboursement de la dette à long terme - portion subventionnée	(4 164 807)	(3 769 179)
Variation des frais reportés liés à la dette à long terme	(285 480)	(74 397)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	17 228 620	3 115 503
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(13 517 251)</b>	<b>5 954 865</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice</b>	<b>15 079 970</b>	<b>9 125 105</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>1 562 719</b>	<b>15 079 970</b>

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont composés de l'encaisse et des placements temporaires.  
Les notes et les renseignements complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 1. Statut et nature des activités

La Société de transport de Laval (ci-après la Société) est constituée en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., chapitre S-30.01). Elle exploite une entreprise qui a pour responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun sur le territoire de la ville de Laval.

### 2. Sommaire des principales conventions comptables

En tant qu'autre organisme public, les états financiers de la Société sont dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) applicables aux administrations locales recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

Les principales conventions comptables utilisées sont les suivantes :

#### a) *Méthode de comptabilité*

La comptabilisation des transactions s'effectue selon la méthode de comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les éléments de revenus, de charges, d'actifs et de passifs sont constatés au cours de l'exercice où ont lieu les faits et les transactions leur donnant lieu.

Les charges comprennent le coût des biens consommés et des services obtenus au cours de l'exercice, et incluent l'amortissement annuel du coût des immobilisations.

#### b) *Estimations comptables*

Dans le cadre de la préparation des états financiers, conformément aux PCGR du Canada pour le secteur public, la direction de la Société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés aux états financiers et aux notes afférentes. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

#### c) *Constatation des revenus*

Les revenus tirés du transport des usagers sont constatés au moment où les paiements en espèces ont lieu ou lorsque les droits de passage sont utilisés par la clientèle. Pour ce qui est des titres mensuels, les revenus sont constatés dans la période où ces titres sont valides.

Les contributions et les subventions (paiements de transfert) sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides gouvernementales ou municipales sont remplies, dans la mesure où elles ont été autorisées, et qu'une estimation raisonnable des montants est possible.

Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

#### d) *Encaisse et placements temporaires*

L'encaisse et placements temporaires se compose des soldes bancaires, de l'encaisse ou des découverts bancaires ainsi que des placements temporaires dont l'échéance n'excède pas trois mois à partir de la date d'acquisition.

Les placements temporaires sont constitués de placements dans le Fonds de marché monétaire de l'Union des municipalités du Québec. Ils sont comptabilisés au moindre de la valeur comptable et de la valeur de marché.

#### e) *Subventions à recevoir*

Les débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme sont créés lors de l'émission présente ou à venir d'une dette à long terme, sur la base des taux de subvention des différentes immobilisations faisant l'objet du financement. Ces taux sont établis à partir des modalités du Programme d'aide au transport collectif de personnes du gouvernement du Québec et d'ententes particulières.

#### f) *Immobilisations*

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût comprend les frais financiers capitalisés pendant la période de construction ou d'amélioration. L'amortissement est calculé en fonction de leur durée de vie utile selon les méthodes, les durées et les taux annuels suivants :

	<u>Méthodes</u>	<u>Durée/Taux</u>
Bâtiments	Linéaire	40 ans
Véhicules	Dégressif	22 % et 30 %
Ameublement et équipements de bureau	Linéaire	4 à 10 ans
Machinerie, outillage et équipements	Linéaire	5 à 15 ans

Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service. Les immobilisations en cours de construction ou d'amélioration et les immobilisations hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

#### g) *Stocks de fournitures*

Les stocks de fournitures comprennent essentiellement des pièces utilisées pour l'entretien du matériel roulant et des infrastructures de la Société. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût est déterminé selon la méthode du premier entré, premier sorti (PEPS).

#### h) *Dette à long terme*

Les frais d'émission liés à la dette à long terme sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt concerné, selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais reportés liés à la dette à long terme. La dette à long terme est présentée nette de ces frais à l'état de la situation financière.

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

#### i) Charges et passif au titre des avantages sociaux futurs

##### Régimes de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

Un passif est constaté dans les créditeurs et frais courus pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice de même que pour des cotisations à être versées dans les exercices subséquents relativement à des services déjà rendus.

Le régime de retraite des élus municipaux, auquel participe la Société, est comptabilisé comme un régime de retraite à cotisations déterminées.

##### Avantages sociaux futurs à prestations déterminées

En plus des prestations de retraite, ces avantages comprennent notamment :

- les avantages complémentaires de retraite, comme la couverture des soins de santé et l'assurance vie offertes aux retraités; et
- les avantages postérieurs à l'emploi.

La charge est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants. Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif, au titre des avantages sociaux futurs, est présenté à l'état de la situation financière pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et pertes actuariels non amortis et net d'une provision pour moins-value dans le cas d'un actif, s'il y a lieu.

Les obligations, au titre des prestations constituées, sont calculées de façon actuarielle selon la méthode suivante : répartition des prestations au prorata des services avec projection des salaires futurs, à partir du taux d'actualisation fixé et des hypothèses les plus probables de la Société en matière d'évolution des salaires, de roulement du personnel, d'âge de départ à la retraite des participants, d'évolution des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels.

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués selon la méthode de la valeur ajustée sur une période de quatre ans.

Les gains et les pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants. L'amortissement débute dans l'exercice subséquent à celui de la constatation du gain ou de la perte.

Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement comme charge. Il fait l'objet, en contrepartie, d'un montant à pourvoir dans le futur à des fins fiscales.

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

#### Avantages sociaux futurs à prestations déterminées (suite)

L'excédent de la charge de l'exercice sur le décaissement requis, dans le cas des régimes non capitalisés, fait l'objet en contrepartie d'un montant à pourvoir dans le futur à des fins fiscales.

Le montant provenant de la mesure d'allègement fiscal, instaurée à la suite de la crise financière de 2008, relatif au régime de retraite à prestations déterminées, fait également l'objet en contrepartie d'un montant à pourvoir dans le futur à des fins fiscales.

#### j) Montants à pourvoir dans le futur

Les montants à pourvoir dans le futur correspondent à des charges comptabilisées dans l'exercice, ou antérieurement, qui font l'objet d'un amortissement différé à des fins fiscales. Ils sont créés aux fins suivantes, à la suite d'un choix exercé par la Société, et amortis selon les durées indiquées ci-dessous par affectation aux activités de fonctionnement à des fins fiscales.

##### ■ Mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1<sup>er</sup> janvier 2000

- Pour les salaires et les avantages sociaux : sur une période maximale de 20 ans. Au cours de l'exercice, conformément aux normes en vigueur et à une résolution du conseil d'administration, la totalité du solde a été amorti, soit 2 235 065 \$. N'eût été de cet amortissement accéléré, le solde non amorti aurait été de 1 986 725 \$.

##### ■ Avantages sociaux futurs

- Pour le déficit constaté initialement au 1<sup>er</sup> janvier 2007, dans le cas des régimes capitalisés : de façon progressive sur la DMERCA des salariés participants. Dans le cas des régimes non capitalisés : le déficit n'est pas amorti.
- Pour le coût relié aux services passés découlant de modifications de régime de retraite à prestations déterminées : sur la DMERCA des salariés participants touchés.
- À titre de mesure d'allègement, pour l'excédent de la charge de fonctionnement sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés : aucun amortissement n'est constaté.
- À titre de mesure d'allègement, pour les gains et pertes actuariels relatifs au régime de retraite à prestations déterminées : il est prévu que le montant à pourvoir dans le futur, constitué en vertu de la mesure d'allègement selon les modalités décrites au document d'information émis par le MAMROT le 7 novembre 2008, se renverse au moyen de gains actuariels futurs, sinon de manière à ce qu'il soit ramené à zéro en 2021, en conformité avec les modalités d'encadrement de la mesure décrites dans le document d'information émis par le MAMROT le 7 octobre 2009.

#### k) Instruments financiers dérivés

La Société utilise périodiquement des contrats de swaps sur marchandises pour se couvrir des fluctuations du prix du carburant. Les gains et pertes qui y sont reliés sont constatés dans l'état des résultats au cours de la période où ils sont réalisés et sont présentés avec la charge relative à l'élément couvert. La Société n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 3. Usagers

	2011 Budget	2011 Réal	2010 Réal
	\$	\$	\$
Transport régulier	17 424 809	<b>17 503 990</b>	16 603 486
Revenus régionaux <sup>(a)</sup>	10 563 131	<b>10 516 631</b>	10 311 673
Transport adapté	927 264	<b>892 645</b>	848 729
	28 915 204	<b>28 913 266</b>	27 763 888

(a) Les revenus régionaux attribuables à la Société proviennent du partage de la vente des titres de transport métropolitain effectué par l'Agence métropolitaine de transport.

### 4. Subventions du gouvernement du Québec

	2011 Budget	2011 Réal	2010 Réal
	\$	\$	\$
<b>Fonctionnement</b>			
Exploitation - transport régulier	6 942 000	<b>8 888 163</b>	7 358 869
Exploitation - transport adapté	4 067 341	<b>3 799 319</b>	3 732 098
Financement	1 513 379	<b>928 784</b>	1 061 639
Autres	-	-	230 065
	12 522 720	<b>13 616 266</b>	12 382 671
<b>Investissement</b>			
Immobilisations	28 421 458	<b>27 313 127</b>	9 202 830
	40 944 178	<b>40 929 393</b>	21 585 501

### 5. Agence métropolitaine de transport

Contribution de :

	2011 Budget	2011 Réal	2010 Réal
	\$	\$	\$
Quote-part de la taxe sur les carburants	-	<b>12 170 000</b>	4 765 000
Aide à l'intégration tarifaire	4 426 430	<b>4 261 509</b>	4 323 931
Aide métropolitaine	746 470	<b>633 090</b>	657 027
	5 172 900	<b>17 064 599</b>	9 745 958

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 5. Agence métropolitaine de transport (suite)

Contribution à :

	2011 Budget	2011 Réel	2010 Réel
	\$	\$	\$
Équipements métropolitains	1 542 000	1 479 653	1 560 726
Contribution aux trains de banlieue	4 247 620	4 297 637	4 184 015
Contribution à la desserte du métro	-	5 340 878	-
Autres	20 000	20 000	(17 500)
	5 809 620	11 138 168	5 727 241

### 6. Autres revenus

	2011 Budget	2011 Réel	2010 Réel
	\$	\$	\$
Publicité	732 070	617 563	689 142
Gestion des équipements et infrastructures métropolitains	470 000	470 014	460 800
Revenus de placement	85 000	165 694	163 111
Activités accessoires et autres revenus	1 237 365	1 263 232	1 213 583
	2 524 435	2 516 503	2 526 636

### 7. Débiteurs

	2011	2010
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	22 664 832	9 230 269
Comptes clients généraux	1 623 016	1 369 326
Taxes à la consommation	1 262 700	1 065 981
Autres	1 185 275	684 616
	26 735 823	12 350 192

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 8. Subventions à recevoir

	2011	2010
	\$	\$
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme	39 737 994	23 535 816
Exploitation - transport régulier	6 457 818	693 770
Exploitation - transport adapté	1 319 013	1 251 729
Immobilisations	8 469 581	2 450 527
Autres	267 296	220 910
	<b>56 251 702</b>	<b>28 152 752</b>

### 9. Emprunt bancaire

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 10 000 000 \$, au taux préférentiel et renégociable annuellement. Le taux moyen pour l'exercice financier 2011 s'est élevé à 3,0 %.

La *Loi sur les sociétés de transport en commun* prévoit que la Ville de Laval est garante des engagements et obligations de la Société, ce qui inclut l'emprunt bancaire contracté par la Société.

### 10. Crédoiteurs et frais courus

	2011	2010
	\$	\$
Salaires et charges sociales	11 433 475	11 322 209
Fournisseurs et frais courus	8 711 622	4 380 503
Intérêts courus de la dette à long terme	464 532	468 187
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	23 754	357 268
	<b>20 633 383</b>	<b>16 528 167</b>

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 11. Dette à long terme

	2011	2010
	\$	\$
Obligations		
taux d'intérêt variant de 1,5 % à 6,15 % (1,0 % à 6,15 % en 2010)		
échéant d'avril 2012 à novembre 2016	63 487 000	45 866 000
Billet municipal		
taux d'intérêt fixe de 4,65 %		
échéant en décembre 2013	935 200	1 042 100
	<b>64 422 200</b>	<b>46 908 100</b>
Frais reportés liés à la dette à long terme	(552 912)	(267 432)
	<b>63 869 288</b>	<b>46 640 668</b>

La dette à long terme est constituée d'obligations et d'un billet municipal qui sont des obligations directes et générales de la Société. La *Loi sur les sociétés de transport en commun* prévoit que la Ville de Laval est garante des engagements et obligations de la Société, ce qui inclut la dette à long terme contractée par la Société.

Les versements estimatifs sur la dette à long terme, incluant les refinancements prévus et autorisés, au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

Année d'échéance	\$
2012	10 248 800
2013	9 158 000
2014	7 758 800
2015	7 159 800
2016	5 848 300
1 à 5 ans	40 173 700
6 à 10 ans	24 072 500
11 ans et plus	176 000
	<b>64 422 200</b>

### 12. Passif au titre des avantages sociaux futurs

#### a) Description générale des régimes d'avantages sociaux

La Société a un certain nombre de régimes à prestations déterminées et à cotisations déterminées, capitalisés et non capitalisés, qui assurent à tous les salariés le paiement de prestations de retraite, d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 12. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

Les employés cadres et non syndiqués de la Société participent au Régime de retraite des employés cadres et non syndiqués de la Société de transport de Laval. Ce régime est un régime à prestations déterminées. Les participants et la Société se partagent le financement du régime par le versement de cotisations. Les prestations prévues au titre du régime de retraite sont principalement fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des cinq meilleures années consécutives de rémunération. Les employés cadres et non syndiqués de la Société bénéficient également d'un programme d'allocation de retraite. Le programme d'allocation de retraite est un régime non capitalisé à prestations déterminées fournissant une rente supplémentaire à certains employés. Cette rente représente l'excédent de la rente déterminée au régime de retraite sans tenir compte des limites fiscales imposées par la loi de l'impôt sur celle du régime de retraite en tenant compte de ces limites. Pour ce régime, seul l'employeur est responsable du financement.

L'évaluation actuarielle la plus récente du régime de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2009, et la prochaine évaluation doit être effectuée en date du 31 décembre 2012.

Les employés syndiqués de la Société participent au Régime de retraite des employés syndiqués de la Société de transport de Laval. Ce régime, à des fins comptables, est un régime à cotisations déterminées. La contribution de la Société se limite à 9 % (8 % en 2010) des salaires admissibles.

Les employés de la Société bénéficient également d'une gamme d'avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi qui comprennent, notamment, l'assurance vie, la couverture de soins de santé, un régime de continuation de salaire temporaire durant l'invalidité ainsi que le maintien des protections d'assurance lors de certaines absences prolongées. Ces avantages varient dépendamment du groupe d'emploi à l'intérieur duquel se retrouve un employé.

#### **b) Passif au titre des avantages sociaux futurs**

	2011	2010
	\$	\$
Actif du régime à prestations déterminées capitalisé	1 406 800	1 623 800
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(11 350 600)	(10 617 700)
	<b>(9 943 800)</b>	<b>(8 993 900)</b>

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 12. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

#### c) Charge de l'exercice

	2011	2010
	\$	\$
Régime à prestations déterminées capitalisé	1 762 400	1 125 600
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	1 595 200	1 337 300
Régime de retraite à cotisations déterminées	3 214 600	3 702 800
Régime de retraite des élus municipaux	19 750	19 400
	<b>6 591 950</b>	<b>6 185 100</b>

#### d) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2011	2010	2011	2010
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	24 678 800	24 709 100	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(29 908 500)	(28 565 100)	(13 023 800)	(12 221 400)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(5 229 700)	(3 856 000)	(13 023 800)	(12 221 400)
Pertes actuarielles non amorties	6 636 500	5 479 800	1 673 200	1 603 700
<b>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice</b>	<b>1 406 800</b>	<b>1 623 800</b>	<b>(11 350 600)</b>	<b>(10 617 700)</b>

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 12. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

#### e) Charge de l'exercice

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2011	2010	2011	2010
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 457 800	1 221 200	972 900	756 400
Cotisations salariales des employés	(387 700)	(404 100)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	464 800	240 000	127 500	81 900
Charge de l'exercice excluant les intérêts	1 534 900	1 057 100	1 100 400	838 300
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	1 751 800	1 596 300	494 800	499 000
Rendement espéré des actifs	(1 524 300)	(1 527 800)	-	-
Charge d'intérêts nette	227 500	68 500	494 800	499 000
<b>Charge de l'exercice</b>	<b>1 762 400</b>	<b>1 125 600</b>	<b>1 595 200</b>	<b>1 337 300</b>

#### f) Principales hypothèses (taux pondérés)

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2011	2010	2011	2010
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,00 %	6,00 %	4,00 %	4,00 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,00 %	6,00 %	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,50 %	3,50 %	3,11 %	3,11 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,50 %	2,50 %	2,50 %	2,50 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	7,63 %	7,88 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	4,37 %	4,37 %
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	2025	2025

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 13. Immobilisations

	<u>Solde au début</u>	<u>Addition</u>	<u>Cession / Ajustements</u>	<u>Solde à la fin</u>
	\$	\$	\$	\$
<b>Coût</b>				
Bâtiments	27 232 253	104 838	-	27 337 091
Véhicules	99 095 690	21 749 090	2 859 596	117 985 184
Ameublement et équipements de bureau	7 198 674	670 059	15 754	7 852 979
Machinerie, outillage et équipements	23 005 426	1 542 305	43 841	24 503 890
Terrains	223 051	-	-	223 051
	<u>156 755 094</u>	<u>24 066 292</u>	<u>2 919 191</u>	<u>177 902 195</u>
Immobilisations en cours	2 493 769	13 727 256	-	16 221 025
	<u>159 248 863</u>	<u>37 793 548</u>	<u>2 919 191</u>	<u>194 123 220</u>
<b>Amortissement cumulé</b>				
Bâtiments	12 726 579	675 147	-	13 401 726
Véhicules	70 697 623	8 080 203	2 804 761	75 973 065
Ameublement et équipements de bureau	5 944 881	448 173	15 754	6 377 300
Machinerie, outillage et équipements	7 118 305	1 439 995	42 108	8 516 192
	<u>96 487 388</u>	<u>10 643 518</u>	<u>2 862 623</u>	<u>104 268 283</u>
<b>Valeur comptable nette</b>	<u>62 761 475</u>			<u>89 854 937</u>

Au 31 décembre 2011, des véhicules, de la machinerie, outillage et équipements ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 5 170 010 \$, sont inscrits dans les créditeurs et frais courus.

### 14. Autres actifs non financiers

	2011	2010
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	-	2 894 779
Frais payés d'avance	<u>166 412</u>	<u>146 701</u>
	<u>166 412</u>	<u>3 041 480</u>

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### 15. Engagements contractuels

Au 31 décembre 2011, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

#### a) *Contrat d'acquisition d'autobus urbains*

Par l'entremise du processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), la Société de transport de Montréal a été mandatée pour faire l'acquisition d'autobus urbains à plancher surbaissé.

En 2011, par le processus d'achats unifiés, la Société a mandaté la Société de transport de Montréal à entreprendre les démarches pour l'acquisition d'autobus hybrides à plancher surbaissé pour la période 2013 à 2016 avec deux options d'une année chacune, soit une pour 2017 et une pour 2018. Le montant total des contrats, y compris les années d'option pour la Société, ne doit pas dépasser 120 M\$.

Un deuxième mandat a été donné à la Société de transport de Montréal pour l'acquisition de 8 autobus urbains à plancher surbaissé. Le montant total du contrat ne doit pas dépasser 4,5 M\$, et est admissible à une subvention de 100 % du ministère des Transports du Québec.

#### b) *Contrat d'acquisition d'un autobus électrique*

En 2011, la Société a octroyé un contrat pour l'acquisition d'un autobus électrique pour un montant de 1 M\$, qui sera déboursé en 2012.

#### c) *Boîtes à perception pour autobus et coffres receveurs*

En 2011, la Société a mandaté la Société de transport de Montréal pour procéder à l'acquisition de 27 boîtes de perception pour autobus et de 2 coffres receveurs, pour un montant total de 1,1 M\$.

#### d) *Contrats liés à l'agrandissement du garage*

En 2010, la Société a octroyé un contrat de construction pour un montant de 13,5 M\$, dont le solde résiduel de 1,9 M\$ sera acquitté principalement en 2012.

#### e) *Contrats de services*

La Société a octroyé des contrats de transport par taxi collectif pour les années 2012 à 2016 ainsi qu'un contrat de transport par minibus qui se terminera en 2014. Ces contrats totalisent 32,1 M\$ et les versements prévus s'établissent de la façon suivante : 8,1 M\$ en 2012, 7,9 M\$ en 2013, 8 M\$ en 2014, 4 M\$ en 2015 et 4,1 M\$ en 2016.

#### f) *Contrats d'approvisionnement en carburant*

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la Société de transport de Montréal pour négocier un contrat d'approvisionnement en carburant auprès d'un fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée. La Société a également négocié des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières afin d'atténuer les effets de fluctuations du prix du carburant sur le marché, et ce, jusqu'au 31 décembre 2014. La Société s'est engagée à payer une quantité de 16,9 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 11,5 M\$.

En vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, la Ville de Laval est garante des obligations et des engagements de la Société.

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2011

### **16. Éventualités**

Deux actions en justice, l'une entreprise par la Société au montant de 360 000 \$ et l'autre contre la Société au montant de 640 000 \$, sont toujours pendantes devant les tribunaux. De l'avis de la direction, le dénouement de ces affaires n'aura aucune incidence marquée sur la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. Il est actuellement impossible d'évaluer le dénouement de ces actions judiciaires. Par conséquent, aucune provision n'a été constituée dans les états financiers. Tout montant résultant de ces litiges sera comptabilisé, le cas échéant, aux résultats de l'exercice au cours duquel les jugements seront rendus.

### **17. Données budgétaires**

L'état des résultats ainsi que les activités de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales comportent une comparaison avec le budget adopté par la Ville de Laval le 2 décembre 2010.

### **18. Opérations entre apparentés**

La Société fait partie du périmètre comptable de la Ville de Laval. La Société ne réalise aucune opération importante avec la Ville de Laval dans le cours normal de ses affaires, en excluant les contributions reçues de la Ville de Laval, soit 55 550 000 \$ en 2011 (53 593 800 \$ en 2010).

### **19. Chiffres de l'exercice précédent**

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été redressés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée au cours de l'exercice.

# ANNEXE A – Dette à long terme

## Au 31 décembre 2011

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	2011	2010
		\$	%		\$	\$
2002-04-23	28	16 497 000	5.8626	2012	<b>1 439 000</b>	2 811 000
2003-06-26	29	14 150 000	4.4976	2013	<b>3 319 000</b>	4 878 000
2004-01-13	30	8 000 000	4.7398	2014	<b>3 007 000</b>	3 818 000
2005-03-30	31	12 600 000	4.3769	2015	<b>5 993 000</b>	7 205 000
2008-02-26	33	8 490 000	4.1343	2013	<b>6 322 000</b>	7 077 000
2008-07-08	34	6 100 000	4.6241	2013	<b>4 525 000</b>	5 072 000
2008-12-16	Billet	1 239 000	4.6500	2013	<b>935 200</b>	1 042 100
2009-05-20	36	4 755 000	3.3199	2014	<b>3 984 000</b>	4 376 000
2010-01-26	37	4 476 000	2.8120	2015	<b>4 028 000</b>	4 476 000
2010-12-21	38	6 153 000	2.8336	2015	<b>5 586 000</b>	6 153 000
2011-11-23	39	25 284 000	2.8336	2016	<b>25 284 000</b>	-
					<b>64 422 200</b>	46 908 100

# ANNEXE B – Charges par objets

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011 Budget	2011 Réel	2010 Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	64 189 939	<b>64 621 811</b>	61 323 792
Contrats de transport adapté	7 346 472	<b>7 116 619</b>	6 568 241
Carburant	7 354 617	<b>7 223 620</b>	7 375 594
Entretien et réparations des véhicules	4 107 040	<b>3 736 866</b>	3 578 362
Assurances, taxes et immatriculations	775 961	<b>787 364</b>	722 852
Honoraires et contrats	3 232 909	<b>3 401 676</b>	3 234 875
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	1 535 182	<b>1 384 701</b>	1 142 078
Services publics	1 084 171	<b>980 422</b>	959 727
Matériel et fournitures	350 850	<b>243 750</b>	308 587
Location	38 613	<b>81 447</b>	67 473
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	272 681	<b>273 569</b>	243 799
Réserve statutaire	1 547 072	-	-
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5 809 620	<b>11 138 168</b>	5 727 241
Intérêts et frais de financement	3 224 975	<b>2 501 768</b>	2 417 181
Amortissement des immobilisations	11 600 000	<b>10 643 518</b>	9 514 638
	112 470 102	<b>114 135 299</b>	103 184 440

# ANNEXE C –

## Activités de fonctionnement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011 Budget	2011 Réel	2010 Réel
	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>			
Contribution de la Ville de Laval	55 550 000	<b>55 550 000</b>	53 593 800
Usagers	28 915 204	<b>28 913 266</b>	27 763 888
Subventions du gouvernement du Québec	12 522 720	<b>13 616 266</b>	12 382 671
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	5 172 900	<b>17 064 599</b>	9 745 958
Autres revenus	2 524 435	<b>2 516 503</b>	2 526 636
	104 685 259	<b>117 660 634</b>	106 012 953
<b>Charges</b>			
Administration générale	14 124 785	<b>11 968 807</b>	11 064 565
Transport régulier	45 604 036	<b>46 705 732</b>	44 646 364
Transport adapté	7 911 900	<b>7 645 447</b>	7 089 724
Carburant	7 354 617	<b>7 223 620</b>	7 375 594
Entretien des autobus et infrastructures	16 840 169	<b>16 308 239</b>	15 349 133
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5 809 620	<b>11 138 168</b>	5 727 241
Intérêts et frais de financement	3 224 975	<b>2 501 768</b>	2 417 181
Amortissement des immobilisations	11 600 000	<b>10 643 518</b>	9 514 638
	112 470 102	<b>114 135 299</b>	103 184 440
<b>Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales</b>	(7 784 843)	<b>3 525 335</b>	2 828 513
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Produit de cession	-	<b>24 759</b>	34 910
Amortissement	11 600 000	<b>10 643 518</b>	9 514 638
Perte sur cession	-	<b>31 809</b>	50 338
	11 600 000	<b>10 700 086</b>	9 599 886
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	471 878	<b>381 408</b>	147 303
Remboursement de la dette à long terme	(3 589 384)	<b>(3 605 093)</b>	(3 669 921)
	(3 117 506)	<b>(3 223 685)</b>	(3 522 618)
<b>Affectations</b>			
Activités d'investissement	(692 500)	<b>(5 243 684)</b>	(463 672)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	(450 185)	<b>(411 700)</b>	172 419
Montant à pourvoir dans le futur	445 034	<b>(1 414 666)</b>	403 780
	(697 651)	<b>(7 070 050)</b>	112 527
	7 784 843	<b>406 351</b>	6 189 795
<b>Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales</b>	-	<b>3 931 686</b>	9 018 308

# ANNEXE D –

## Activités d'investissement à des fins fiscales

### Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011 Budget	2011 Réel	2010 Réel
	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>			
Subventions du gouvernement du Québec	28 421 458	<b>27 313 127</b>	9 202 830
<b>Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales</b>	28 421 458	<b>27 313 127</b>	9 202 830
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Acquisitions			
Bâtiments	(18 146 933)	<b>(13 545 641)</b>	(2 267 185)
Véhicules	(14 547 000)	<b>(21 755 567)</b>	(6 750 968)
Ameublement et équipements de bureau	(2 547 500)	<b>(733 774)</b>	(579 164)
Machinerie, outillage et équipements	(3 719 050)	<b>(1 758 566)</b>	(2 341 477)
	(38 960 483)	<b>(37 793 548)</b>	(11 938 794)
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement	3 838 900	<b>4 535 608</b>	4 475 996
<b>Affectations</b>			
Activités de fonctionnement	692 500	<b>5 243 684</b>	463 672
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	6 007 625	-	921 036
	6 700 125	<b>5 243 684</b>	1 384 708
	(28 421 458)	<b>(28 014 256)</b>	(6 078 090)
<b>Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales</b>	-	<b>(701 129)</b>	3 124 740

# ANNEXE E –

## Excédent accumulé

### Au 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
<b>Excédent accumulé</b>		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	24 225 123	19 881 737
Montant à pourvoir dans le futur	(9 842 500)	(11 257 165)
Financement des investissements en cours	912 158	1 613 287
Investissement net dans les éléments à long terme	65 170 731	39 389 191
	<b>80 465 512</b>	<b>49 627 050</b>
<b>VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS</b>		
<b>Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés</b>		
Excédent de fonctionnement affecté	22 694 423	18 762 737
Fonds réservés		
Fonds de roulement	773 504	545 141
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	204 284	306 427
Financement des activités de fonctionnement	552 912	267 432
	<b>1 530 700</b>	<b>1 119 000</b>
	<b>24 225 123</b>	<b>19 881 737</b>
<b>Montant à pourvoir dans le futur</b>		
Modifications comptables du 1 <sup>er</sup> janvier 2000		
Salaires et avantages sociaux	-	2 235 065
Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 <sup>er</sup> janvier 2007		
Régime capitalisé	(1 339 200)	(1 426 700)
Régimes non capitalisés	8 466 700	8 466 700
Avantages postérieurs au 1 <sup>er</sup> janvier 2007		
Régime capitalisé	20 300	20 300
Régimes non capitalisés	2 694 700	1 961 800
	<b>9 842 500</b>	<b>11 257 165</b>

# ANNEXE E –

## Excédent accumulé (suite)

### Au 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
<b>VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)</b>		
<b>Financement des investissements en cours</b>		
Financement non utilisé	1 584 038	2 609 850
Investissements à financer	(671 880)	(996 563)
	<b>912 158</b>	<b>1 613 287</b>
<b>Investissement net dans les éléments à long terme</b>		
Éléments d'actif		
Immobilisations	89 854 937	62 761 475
Éléments de passif		
Dette à long terme	63 869 288	46 640 668
Frais reportés liés à la dette à long terme	552 912	267 432
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(39 737 994)	(23 535 816)
	<b>24 684 206</b>	<b>23 372 284</b>
	<b>65 170 731</b>	<b>39 389 191</b>



*Société de transport de Laval*

24  
68

5

7



*Société de transport de Laval*

2250, avenue Francis-Hughes  
Laval (Québec) H7S 2C3  
450 662-5400  
[www.stl.laval.qc.ca](http://www.stl.laval.qc.ca)

Dépôt légal  
2<sup>e</sup> trimestre 1997

Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN 0835-460X