

## TABLE DES MATIÈRES

Mot de la direction.....	3
<b>Budget 2010</b>	
Budget 2010.....	7
Analyse des revenus.....	9
Analyse des charges, du financement et des affectations.....	11
Grille tarifaire.....	15
Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012.....	17
<b>Annexes :</b>	
Activités de fonctionnement à des fins fiscales.....	29
Activités d'investissement à des fins fiscales.....	31
Définition des rubriques de revenus, de charges, du financement et des affectations.....	33



## MOT DE LA DIRECTION

---

### Place à la modernité!

L'année 2010 sera l'occasion pour la STL d'illustrer de façon concrète ce à quoi peut ressembler un réseau de transport par autobus moderne et à la fine pointe de la technologie.

En effet, dès le début de l'année, nous déploierons ce qui sera - lors de son inauguration - le plus important réseau au Canada d'afficheurs électroniques situés aux arrêts d'autobus. Environ 80 afficheurs permettront à nos clients de savoir précisément dans combien de minutes leur autobus arrivera à leur arrêt. Cette information sera validée toutes les trente secondes en fonction de la position réelle de nos véhicules. Nos clients pourront ainsi mieux planifier leurs déplacements et réduire leur temps d'attente.

La même information sera disponible sur notre site Internet, où tous les voyages, pour tous les arrêts, seront constamment mis à jour en fonction des conditions de circulation. Une version mobile de nos horaires en temps réel sera également disponible pour les téléphones cellulaires intelligents, comme le BlackBerry ou le iPhone. Nos clients pourront donc connaître l'heure de passage exacte de leur autobus, même si leur arrêt n'est pas muni d'un afficheur électronique.

Cette information extrêmement précise – qui sera commercialisée sous l'appellation de marque *STL Synchro* – est rendue possible par les investissements que la Société de transport de Laval a consacrés ces dernières années à la mise en place de son système d'aide à l'exploitation (SAE). Celui-ci permet de connaître la position de chacun de nos 235 véhicules, grâce au GPS de chaque autobus et la transmission continue de leur localisation à notre centre de contrôle. Chaque chauffeur est maintenant en mesure de connaître en tout temps s'il est en avance ou en retard sur son horaire. De plus, les superviseurs du centre de contrôle peuvent intervenir plus rapidement pour réguler le réseau lorsqu'un problème survient. Un des premiers résultats de la mise en place de notre SAE concerne la fiabilité de nos services : la STL a en effet franchi la barre des 90 % de ponctualité, ce qui la place parmi les meilleurs réseaux canadiens et lui permet de se déclarer conforme aux normes de qualité européennes.

Le virage technologique de la STL sera également visible à l'intérieur de nos autobus. En effet, d'ici à la fin du printemps 2010, tous nos autobus seront équipés d'afficheurs électroniques. Ces afficheurs diffuseront automatiquement le nom du prochain arrêt. Cette information sera aussi disponible de façon sonore, pour répondre aux besoins de nos clients qui ont un handicap visuel ou qui ont de la difficulté à lire. L'autobus devient de plus en plus intelligent et, par le fait même, de plus en plus facile à utiliser.

### **Un nouveau pan de notre stratégie tarifaire**

En 2008, la STL innovait en diminuant de 17 % son tarif unitaire ordinaire, afin d'inciter les automobilistes à faire l'essai de ses services.

En 2009, elle poursuivait la réforme de sa politique tarifaire en visant un segment important de sa clientèle : les étudiants de 21 à 25 ans. En effet, ces derniers pouvaient profiter d'un rabais de 20 % sur le coût de leurs titres mensuels. L'objectif consistait à fidéliser un pourcentage important de ces jeunes et ce, à une période de leur vie où plusieurs se tournent vers l'automobile.

En 2010, la STL cherche encore à dynamiser sa grille tarifaire en offrant gratuitement deux mois de transport aux usagers réguliers qui voudront s'inscrire à son programme d'abonnement annuel. À partir de janvier 2010, les détenteurs de CAL qui s'inscriront pour la première fois au programme *OPUS à domicile* (un programme géré par l'AMT) recevront deux mois de transport gratuits. Ce rabais tarifaire pouvant atteindre 156 \$ correspond à une réduction de 16,6 % la première année. De plus, tous ceux qui maintiendront leur abonnement au-delà de la première année profiteront d'un mois gratuit de transport pour chaque année subséquente.

### **L'augmentation de notre capacité de transport**

Toutes les mesures que la STL met en place pour attirer de nouveaux clients et pour fidéliser ses usagers actuels ne peuvent avoir qu'un effet : l'augmentation de son achalandage. Ceci se traduit automatiquement sur la taille de sa flotte et sur ses besoins en infrastructures d'entretien.

En 2010, la STL amorcera le plus gros chantier de construction de son histoire récente : l'agrandissement de son garage. Cet investissement d'environ 25 millions \$ devrait débiter l'été prochain.

Mais le projet le plus important des prochaines années pourrait bien être la mise en place d'un réseau de trolleybus à Laval. Une étude de faisabilité, réalisée conjointement avec Hydro-Québec, sera complétée au mois de mai 2010. En plus des infrastructures électriques, ce projet nécessiterait la construction d'un second garage.

Comme on peut le constater, l'année 2010 sera l'occasion pour la STL de démontrer encore une fois son dynamisme et sa volonté d'aller plus loin. Nous sommes convaincus que les Lavallois nous accompagneront sur ce chemin vers la modernité et le développement durable.

Le budget 2010 de la STL illustre cette confiance envers l'avenir du transport collectif à Laval.

*Jean-Jacques Beldié*

---

Jean-Jacques Beldié  
Président

*Pierre Giard*

---

Pierre Giard  
Directeur général



## BUDGET 2010

En milliers \$	Budget 2010	Budget 2009	Écart \$	Écart %
<b>REVENUS</b>				
Contribution de la Ville de Laval	53 594	51 094	2 500	4,9
Usagers	27 570	27 179	391	1,4
Subventions du gouvernement du Québec	12 117	9 612	2 505	26,1
Contribution de l'AMT	4 515	2 935	1 580	53,8
Autres revenus	2 828	2 836	(8)	(0,3)
	<b>100 624</b>	<b>93 656</b>	<b>6 968</b>	<b>7,4</b>
<b>CHARGES</b>				
Salaires et avantages sociaux	60 854	56 996	3 858	6,8
Carburant	7 762	8 108	(346)	(4,3)
Contrats de transport adapté	6 595	6 091	504	8,3
Contribution à l'AMT	5 580	4 814	766	15,9
Entretien et réparation des véhicules	4 228	4 052	176	4,3
Honoraires et contrats	3 529	3 216	313	9,7
Autres charges	3 887	3 686	201	5,5
Frais de financement	2 933	3 085	(152)	(4,9)
Réserve statutaire	1 487	1 384	103	7,4
Amortissement	10 620	10 330	290	2,8
	<b>107 475</b>	<b>101 762</b>	<b>5 713</b>	<b>5,6</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales :</b>				
<b>Amortissement</b>	<b>(10 620)</b>	<b>(10 330)</b>	<b>(290)</b>	<b>2,8</b>
<b>Financement</b>	<b>3 691</b>	<b>3 412</b>	<b>279</b>	<b>8,2</b>
<b>Affectations</b>	<b>78</b>	<b>(1 188)</b>	<b>1 266</b>	<b>(106,6)</b>
	<b>100 624</b>	<b>93 656</b>	<b>6 968</b>	<b>7,4</b>

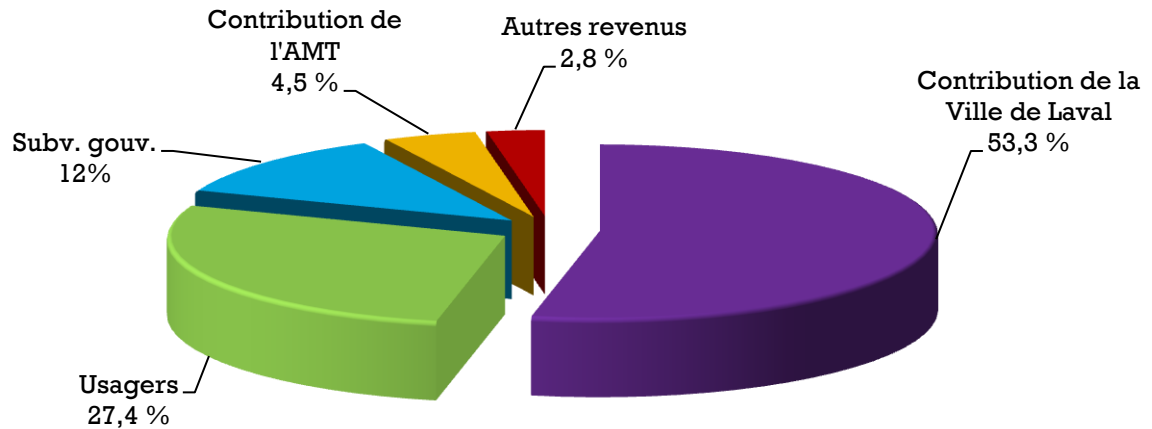
*Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée pour l'exercice courant*





## ANALYSE DES REVENUS

### RÉPARTITION DES REVENUS 2010



### Faits saillants – revenus 2010

Le budget de fonctionnement de l'année 2010 de la Société, constitué de l'ensemble de ses revenus, s'élève à 100,6 M\$, ce qui représente une hausse de 7,4 % par rapport à l'année 2009.

#### Contribution de la Ville de Laval

La contribution de la Ville de Laval est en hausse de 4,9 % pour atteindre 53,6 M\$. La contribution de la Ville représente la part la plus importante des revenus de la Société, soit 53,3 % des revenus totaux.

Encore cette année, la Ville de Laval démontre clairement son engagement au transport en commun en assumant une hausse en raison principalement de l'amélioration du service hors pointe en semaine et en fin de semaine. La Ville de Laval permet ainsi à ses citoyens de bénéficier d'un service de transport en commun amélioré.

## **Contribution de la clientèle**

Malgré tous les efforts de la Société pour attirer encore plus de passagers sur son réseau, le contexte économique difficile en 2009 a fait en sorte que l'achalandage n'a pas connu la croissance escomptée.

La Société poursuivra en 2010 le déploiement de son programme d'amélioration du service hors pointe en semaine et en fin de semaine et mettra en place de nouvelles initiatives technologiques. Notamment un système d'information dans les autobus ainsi que la diffusion en temps réel des heures d'arrivées aux arrêts : sur le site Internet, via le système *Chronobus*, ainsi qu'à plusieurs arrêts importants. L'impact combiné de ces initiatives et de la reprise économique, devrait nettement favoriser la croissance de la clientèle. La contribution des usagers devrait donc augmenter de 391 000 \$ pour atteindre 27,6M \$.

## **Subventions gouvernementales**

La hausse de 26 % des subventions gouvernementales est attribuable à l'augmentation de l'offre de service ainsi qu'à la croissance de notre clientèle en transport adapté. En effet, un montant de 6,9 M\$, en hausse de 1,7 M\$, est versé à la Société en vertu du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun du gouvernement du Québec (Fonds vert). Ce programme finance 50 % des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation de l'offre de service, permettant ainsi à la Société de poursuivre le déploiement progressif de son plan de développement, lequel devrait favoriser la hausse de l'achalandage.

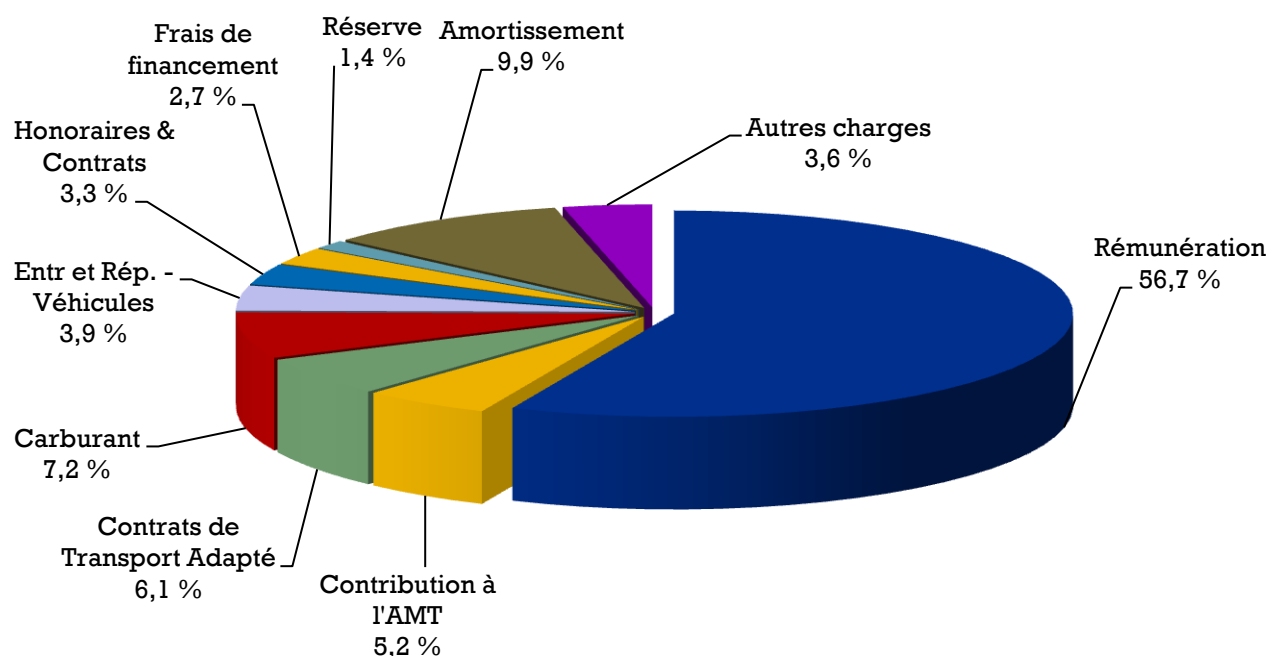
Par ailleurs, en raison de la croissance de la clientèle en transport adapté ainsi que du nouveau décret concernant le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, la contribution du ministère des Transports du Québec augmentera de 663 000 \$.

## **Contribution de l'Agence métropolitaine de transport**

La contribution de l'Agence métropolitaine de transport connaîtra une hausse de 1,6 M\$, principalement imputable à l'augmentation de l'aide à l'intégration tarifaire. Celle-ci permet à la Société de recouvrer une partie du rabais tarifaire accordé aux acheteurs de titres mensuels métropolitains. Cette augmentation importante résulte d'une décision de l'AMT visant à traiter l'ensemble des aides d'une façon plus équitable.

# ANALYSE DES CHARGES, DU FINANCEMENT ET DES AFFECTATIONS

## RÉPARTITION DES CHARGES 2010



### Faits saillants – charges, financement et affectations 2010

Les charges de la Société progressent de 5,6 % en 2010. L'augmentation des charges est largement attribuable à l'augmentation de l'offre de service qui a un impact significatif sur les charges de salaires et avantages sociaux, de carburant et d'entretien et réparation des véhicules. L'impact total lié à l'augmentation de service est de 3,4 M\$. En excluant cet élément, la progression des charges aurait été de 2,3 %.

#### Salaires et avantages sociaux

La rémunération continue de représenter la part la plus importante des charges, avec 57 % du budget total. En 2010, la hausse de 6,8 % de la masse salariale est essentiellement tributaire des ajouts de services liés au plan de développement ainsi qu'aux augmentations statutaires. En contrepartie, la charge salariale associée aux avantages sociaux futurs est en baisse de 400 000 \$ principalement en raison d'une modification de convention comptable relative au calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs. Cette modification a été

adoptée à la fin de l'année 2008 mais est reflétée pour la première fois dans le budget 2010 de la Société.

### **Carburant**

Afin de se protéger contre le risque de fluctuations du prix du carburant, la Société a adopté une stratégie de couverture. Pour 2010, la quasi-totalité des besoins en carburant de la Société est protégée. Le coût du carburant diminuera de 346 000 \$, soit de 4,3 % en 2010, pour une charge totale de 7,8 M\$.

Il est à noter qu'à elle seule l'augmentation de l'offre de service crée une pression d'environ 636 000 \$ sur la charge de carburant. N'eût été de cette augmentation, l'économie attribuable à la baisse du coût du carburant aurait été de près d'un million de dollars.

### **Contrats de transport adapté**

Le coût des contrats de transport adapté s'élève à 6,6 M\$ en 2010, soit une hausse de 8,3 %. Cette augmentation provient essentiellement de la hausse anticipée de 7 % de l'achalandage en 2010. Cette croissance de l'achalandage provient des demandes d'admission au transport adapté qui sont de plus en plus nombreuses. Depuis plusieurs années, le nombre de déplacements sur notre service de transport adapté connaît une croissance soutenue de plus de 6 % par année.

### **Contribution à l'Agence métropolitaine de transport**

On note une hausse de 293 000 \$, pour les dépenses d'exploitation et de gestion des trains de banlieue qui sont assumées par la Société. On observe également une augmentation de notre contribution au chapitre des équipements métropolitains. En effet, la quote-part de la Société est passée de 25 % à 40 % des coûts d'utilisation des terminus, des billetteries et des voies réservées, ce qui représente une hausse de 481 000 \$.

Compte tenu des négociations ayant trait aux modifications du cadre financier métropolitain et à la tarification pour l'accès aux stations de métro en dehors de l'île de Montréal, la contribution de la Ville de Laval concernant le partage du déficit du réseau de métro n'est pas reconnue dans le budget 2010 de la Société, tout comme en 2009.

## **Entretien et réparation des véhicules**

Malgré une augmentation des kilomètres totaux de service en 2010 de 7,3 %, le coût d'entretien et de réparation des véhicules augmentera de seulement 4,3 % pour atteindre 4,2 M\$. La direction de l'entretien et de l'ingénierie de la Société a poursuivi en 2009 l'implantation d'un ensemble de mesures, visant notamment l'optimisation des programmes d'entretien préventif, qui ont permis de réaliser des économies substantielles.

## **Honoraires et contrats**

Les frais d'honoraires et de contrats augmenteront de 313 000 \$, soit une hausse de 9,7 %. Cette augmentation est essentiellement reliée à l'implantation de nouvelles initiatives tant en ce qui a trait aux communications, aux ressources humaines et aux systèmes technologiques, qu'à la gestion des infrastructures.

## **Autres charges**

Les autres charges d'exploitation connaîtront une augmentation de 201 000 \$, principalement en raison de la hausse des droits payables à la Société de l'assurance automobile du Québec. Dans une moindre mesure, la construction du nouveau garage entraînera également des coûts additionnels.

## **Frais de financement et de remboursement de capital**

Les frais de financement et de remboursement de capital augmenteront en 2010 de 343 000 \$. Cette augmentation s'explique principalement par de nouveaux emprunts qui seront nécessaires pour financer les projets d'investissement que l'on retrouve dans le programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012.

Par ailleurs, tout comme la charge salariale associée aux avantages sociaux futurs, la dépense d'intérêt relative aux avantages sociaux futurs est en baisse de 216 000 \$, en raison de la modification de convention comptable mentionnée précédemment.

## **Affectations**

Le montant des affectations varie de 1,3 M\$ entre 2009 et 2010. Trois éléments expliquent cette variation, soit :

### Affectation – Activités d'investissement

La Société a choisi d'affecter en 2010 un montant de 693 000 \$ de ses revenus afin de financer ses activités d'investissement. Aucun montant n'y avait été affecté en 2009.

### Affectation – Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés

Afin d'équilibrer le budget 2010, la Société doit affecter 391 000 \$ du surplus accumulé. Pour l'exercice 2009, une affectation de 660 000 \$ fut requise.

### **Affectation – Montant à pourvoir dans le futur**

L'affectation des montants à pourvoir dans le futur diminue également de 295 000 \$ entre 2009 et 2010. Essentiellement, deux facteurs contribuent à cette baisse :

- ◆ La modification de convention comptable relative au calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs ; et
- ◆ L'augmentation des déboursés requis pour les régimes d'avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi.

# GRILLE TARIFAIRE

---

## Tarification en vigueur le 1er janvier 2010

---

### Comptant

- ◆ Tarif ordinaire : 2,75 \$

### Ticket

- ◆ Tarif ordinaire : 18,75 \$ carnet de 8 tickets (2,34 \$/ticket)
- ◆ Tarif réduit\* : 13,25 \$ carnet de 8 tickets (1,66 \$/ticket)

### Carte Autobus Laval\*

- ◆ Tarif ordinaire : 78,00 \$
- ◆ Tarif étudiant\*\* : 62,50 \$
- ◆ Tarif réduit\*\*\* : 47,00 \$

### Journée SMOG

- ◆ Tarification comptant à 1,00 \$

\* À partir de janvier 2010, les détenteurs de CAL qui s'inscriront pour la première fois au programme OPUS à Domicile (un programme géré par l'AMT) recevront deux mois de transport gratuits. Ce rabais tarifaire correspond à une réduction de 16,6 % la première année. De plus, tous ceux qui maintiendront leur abonnement au-delà de la première année profiteront d'un mois gratuit de transport à chaque année subséquente.

\*\* **Tarif étudiant** : étudiants de plus de 17 ans et de moins de 26 ans au 31 octobre de l'année scolaire en cours

\*\*\* **Tarif réduit** : étudiants de moins de 18 ans au 31 octobre de l'année scolaire en cours et personnes âgées de 65 ans et plus.





## PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010-2011-2012

---

Le programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012 présente les prévisions de dépenses d'investissement. La Société prévoit près de 69,3 M\$ d'investissement pour les trois prochaines années. Ces projets visent les objectifs suivants:

- Améliorer le service afin d'encourager les objectifs d'accroissement de l'achalandage poursuivis par la Société;
- Assurer le maintien des actifs de la Société;
- Accroître l'efficacité des processus d'affaires;
- Hausser la capacité de transport de la Société.

Pour des fins de présentation, les projets ont été regroupés selon les catégories suivantes :

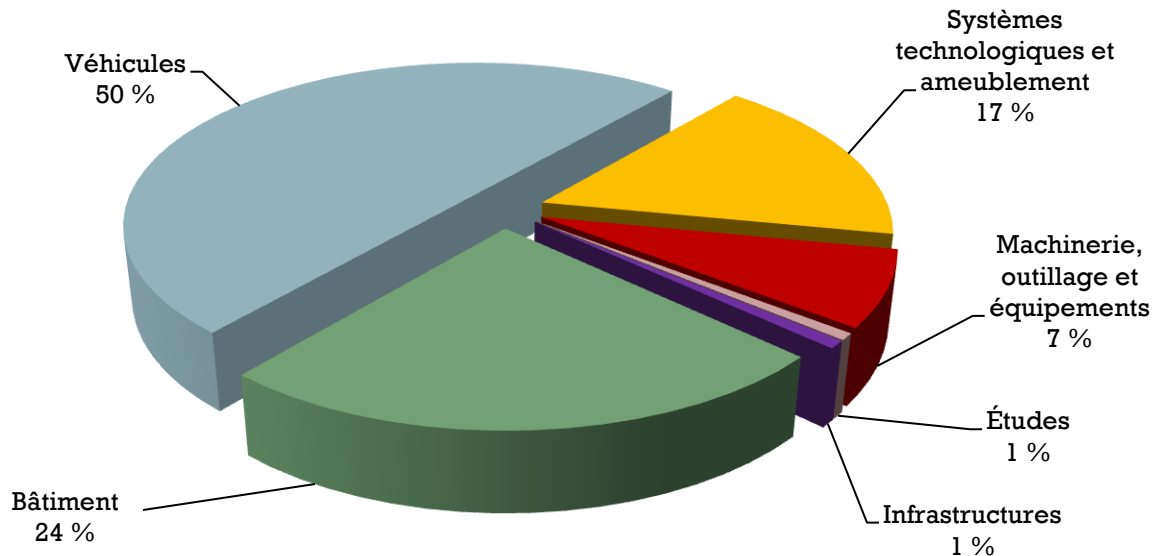
- Infrastructures
- Bâtiment
- Véhicules
- Systèmes technologiques et ameublement
- Machinerie, outillage et équipements
- Études

Les montants que nous retrouvons dans le programme triennal d'immobilisations comprennent :

- des dépenses d'immobilisations (dépenses capitalisables) qui sont requises pour la réalisation des projets;
- des dépenses de fonctionnement (dépenses non capitalisables) pour la réalisation des études.

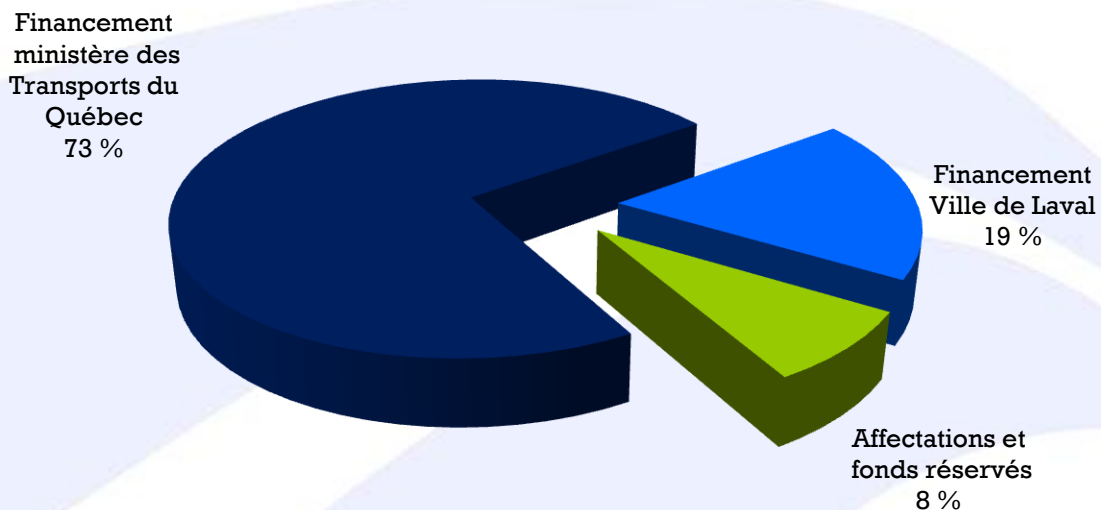
	Années antérieures	2010	2011	2012	Total 2010-2011- 2012	Années ultérieures	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Infrastructures	-	50 000	190 000	190 000	430 000	380 000	810 000
Bâtiment	250 000	11 100 152	14 210 000	325 000	25 635 152	25 000	25 910 152
Véhicules	19 844 666	7 677 617	11 742 000	13 809 200	33 228 817	120 000	53 193 483
Systèmes technologiques et ameublement	10 584 866	3 802 600	3 028 300	511 000	7 341 900	-	17 926 766
Machinerie, outillage et équipements	5 687 134	582 182	951 422	614 485	2 148 089	15 351	7 850 574
Études	200 000	500 000	-	-	500 000	-	700 000
<b>TOTAL</b>	<b>36 566 666</b>	<b>23 712 551</b>	<b>30 121 722</b>	<b>15 449 685</b>	<b>69 283 958</b>	<b>540 351</b>	<b>106 390 975</b>

## Répartition des investissements



Notons qu'à la suite des modifications apportées au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), la majorité des projets sont maintenant admissibles à une subvention. Le taux de subvention varie entre 50 % et 84,5 %. Pour le ministère des Transports du Québec, ceci amènera sa part de financement à 73 %. Celle de la Ville de Laval sera de 19 % et les 8 % restant proviendront des affectations et des fonds réservés.

## Répartition du financement



## Infrastructures

Cette rubrique regroupe les acquisitions d'abribus.

	Années antérieures	2010	2011	2012	Total 2010-2011- 2012	Années ultérieures	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Développement	-	50 000	50 000	50 000	150 000	100 000	250 000
Remplacement	-	-	140 000	140 000	280 000	280 000	560 000
<b>TOTAL</b>	-	<b>50 000</b>	<b>190 000</b>	<b>190 000</b>	<b>430 000</b>	<b>380 000</b>	<b>810 000</b>

### Acquisition d'abribus – Développement

Un programme d'acquisition d'abribus sur 5 ans est en place et permet d'ajouter des abribus aux points de correspondance et aux arrêts d'autobus qui sont suffisamment achalandés. On estime l'investissement pour les trois prochaines années à 150 000 \$. Ce programme est admissible à une subvention de 75 %.

### Acquisition d'abribus – Remplacement

La Société a mis en place un plan de remplacement des abribus. Pour les trois prochaines années, un investissement de 280 000 \$ est prévu et est admissible à une subvention de 75 %.

## Bâtiment

Ce regroupement comprend des investissements de construction et/ou d'amélioration affectant le garage, les bureaux administratifs, les ateliers et les entrepôts.

	Années antérieures	2010	2011	2012	Total 2010-2011- 2012	Années ultérieure s	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Agrandissement de garage	250 000	10 500 000	13 900 000	-	24 400 000	-	24 650 000
Travaux de réfection	-	535 152	65 000	25 000	625 152	25 000	650 152
Sûreté	-	65 000	245 000	300 000	610 000	-	610 000
<b>TOTAL</b>	<b>250 000</b>	<b>11 100 152</b>	<b>14 210 000</b>	<b>325 000</b>	<b>25 635 152</b>	<b>25 000</b>	<b>25 910 152</b>

### Projet d'agrandissement

Le projet d'agrandissement touchera les aires de garage et d'entretien ainsi que les locaux administratifs. Il est estimé à 24,7 M\$ et est qualifié pour une subvention couvrant 75 % des dépenses admissibles selon le PAGTCP.

En ce qui a trait au garage, celui-ci a atteint sa capacité maximale, soit : 235 autobus. Afin de pouvoir répondre aux exigences du plan de développement et de faire face à la croissance naturelle de l'achalandage, le garage doit être agrandi.

L'accroissement de l'offre de service, ainsi qu'un environnement financier, commercial et technologique plus complexe, se traduira par ailleurs par un accroissement du personnel de soutien et conséquemment, par un besoin de locaux additionnels.

### **Travaux de réfection de bâtiment**

Le total des investissements pour les trois prochaines années représentera 625 000 \$ pour l'acquisition et le remplacement d'équipements de ventilation et de climatisation ainsi que pour des travaux de réaménagement d'atelier d'entretien des autobus. Ces investissements sont requis puisque les systèmes de ventilation et de climatisation ont atteint la limite de leur vie utile. Concernant les travaux de réaménagement, ceux-ci permettront d'améliorer l'efficacité des opérations. Ces investissements sont admissibles à une subvention couvrant 75 % des dépenses.

### **Projet « Sûreté »**

À la suite du dépôt du rapport concernant le projet Sûreté transit de Transports Canada, un plan d'action a été développé afin de répondre aux différentes recommandations. Ainsi, des investissements ont été prévus pour les trois prochaines années afin de protéger le centre des opérations, les activités du centre et le périmètre de la propriété. Le projet représente un coût total de 610 000 \$ et est qualifié pour une subvention de 75 % des dépenses admissibles.

## Véhicules

Cette rubrique intègre principalement les projets d'acquisitions de véhicules utilisés pour le transport des usagers, la gestion et l'entretien du réseau.

	Années antérieures	2010	2011	2012	Total 2010-2011-2012	Années ultérieures	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Autobus	19 844 666	7 677 617	11 742 000	13 534 200	32 953 817	-	52 798 483
Véhicule de service	-	-	-	275 000	275 000	120 000	395 000
<b>TOTAL</b>	<b>19 844 666</b>	<b>7 677 617</b>	<b>11 742 000</b>	<b>13 809 200</b>	<b>33 228 817</b>	<b>120 000</b>	<b>53 193 483</b>

### Acquisition d'autobus

La Société doit investir au cours des trois prochaines années 33 M\$ pour l'acquisition de 54 autobus. Ces investissements sont majeurs pour la Société. Ces acquisitions serviront pour le remplacement d'autobus et pour répondre à l'augmentation de l'offre de service tel que prévue au plan de développement. À partir de 2012, la Société va commencer l'inclusion d'autobus hybrides dans sa flotte, à raison de cinq par année, pour un maximum de vingt-cinq autobus.

Ces dépenses d'investissement seront subventionnées en partie 84,5 % et le reste à 50 % par le ministère des Transports du Québec.

### Acquisition de véhicules de service

Ces investissements sont requis pour le remplacement de cinq véhicules de service au montant de 275 000 \$. Ces remplacements visent les véhicules qui atteindront leur durée de vie utile en 2012. La Société prévoit continuer l'achat de véhicules hybrides. Ces investissements seront subventionnés à 50 % par le ministère des Transports du Québec.

## Systemes technologiques et ameublement

Cette rubrique touche principalement les acquisitions et les remplacements de systemes technologiques et les equipements informatiques incluant les logiciels.

	Années antérieures	2010	2011	2012	Total 2010-2011- 2012	Années ultérieures	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Affichage en temps réel	3 922 500	1 407 500	-	-	1 407 500	-	5 330 000
Système d'aide à l'exploitation (SAE)	4 000 000	-	-	-	-	-	4 000 000
Logiciels exploitation	-	612 500	2 212 500	-	2 825 000	-	2 825 000
Système de vente et perception	2 363 866	-	-	-	-	-	2 363 866
Système informationnel	-	253 000	333 500	280 000	866 500	-	866 500
SAE transport adapté	-	425 500	292 300	81 000	798 800	-	798 800
Logiciels paie/budget	248 500	531 500	-	-	531 500	-	780 000
Optimisation	-	277 600	150 000	110 000	537 600	-	537 600
Logiciels de gestion	50 000	255 000	-	-	255 000	-	305 000
Ameublement	-	40 000	40 000	40 000	120 000	-	120 000
<b>TOTAL</b>	<b>10 584 866</b>	<b>3 802 600</b>	<b>3 028 300</b>	<b>511 000</b>	<b>7 341 900</b>	<b>-</b>	<b>17 926 766</b>



## **Affichage en temps réel sur le réseau**

Au cours de 2009, la Société a commencé l'implantation d'un système d'information aux usagers utilisant les données provenant du système SAE (Système d'aide à l'exploitation). Il faut se rappeler que le système SAE permet la localisation en temps réel de nos véhicules et qu'il est l'élément essentiel à la mise en place de ce projet.

L'implantation de ce projet se fait en trois volets :

1. Des afficheurs en temps réel seront d'abord fixés à plus de 80 arrêts importants du réseau afin d'informer la clientèle de l'heure de passage des prochains autobus et de diffuser des messages d'intérêt;
2. L'information en temps réel sera également accessible via Internet, ou message texte (SMS) et pour le système Chronobus;
3. Enfin, dans les autobus, les afficheurs annonceront les prochains arrêts et indiqueront l'heure d'arrivée aux points de transfert, le tout en temps réel.

Ce projet innovateur permettra à notre clientèle de mieux planifier ses déplacements en transport en commun. Le projet totalisera près de 5,3 M\$ et il est subventionné à 75 % par le ministère des Transports du Québec.

## **Logiciels d'exploitation**

A cours des trois prochaines années, la Société investira 2,8 M\$ afin d'acquérir divers logiciels d'exploitation. Ce sont les logiciels de répartition, de choix d'assignation pour les chauffeurs et de planification pour l'entretien des autobus qui devront être remplacés afin de laisser place à des applications plus performantes et qui répondront mieux aux besoins de gestion. Ces projets sont qualifiés pour une subvention couvrant 75 % des dépenses admissibles par le ministère des Transports du Québec.

## **Système informationnel**

Présentement, la Société génère un important volume de données. Afin de faciliter l'analyse de ces données et la prise de décision dans l'optimisation de la planification du réseau, la Société a décidé d'investir dans un projet de système informationnel qui totalise 867 000 \$. Ce projet est qualifié pour une subvention de 75 % des dépenses admissibles selon le PAGTCP.

### **SAE – transport adapté**

Afin d'améliorer ces opérations, la Société se doit d'acquérir une nouvelle version du logiciel de gestion du transport adapté. Cette nouvelle version permettra un suivi plus précis et une gestion en temps réel des opérations. Avec l'acquisition et l'installation d'équipements à bord des véhicules adaptés, la Société pourra optimiser ses opérations et informer les usagers de l'arrivée du transporteur. Ces éléments entraîneront automatiquement une réduction du temps d'attente pour la clientèle, une information plus précise relativement à l'heure d'arrivée et une réduction des coûts d'opérations.

### **Logiciels Paie/RH et Budget**

La Société prévoit investir 780 000 \$ pour le renouvellement de ses logiciels de gestion de la rémunération et des ressources humaines et de préparation budgétaire. Les logiciels actuels ne répondent plus aux besoins d'affaires.

### **Optimisation, système informatique et rehaussement technologique**

Des investissements, de l'ordre de 538 000 \$ pour les trois prochaines années, seront requis dans le but de maintenir à niveau et de soutenir différents logiciels bureautique ainsi que l'infrastructure technologique de la Société, afin que celle-ci puisse répondre adéquatement aux besoins d'affaires. De ces investissements, une partie est requise pour la mise en place d'un plan de relève.

### **Logiciels de gestion**

La Société acquerra différents logiciels d'opération pour la planification du réseau, pour la gestion des infrastructures et du portefeuille de projet. Ces acquisitions totalisent 305 000 \$.

## Machinerie, outillage et équipements

Cette catégorie d'investissement inclut des projets d'acquisition et de remplacement de machinerie, d'outillage et d'équipements associés principalement à l'entretien des autobus et des infrastructures, mais aussi, des équipements embarqués à bord des autobus.

	Années antérieures	2010	2011	2012	Total 2010-2011- 2012	Années ultérieures	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Machinerie et outillage	30 000	311 000	132 000	112 000	555 000	-	585 000
Équipements embarqués	5 657 134	271 182	819 422	502 485	1 593 089	15 351	7 265 574
<b>TOTAL</b>	<b>5 687 134</b>	<b>582 182</b>	<b>951 422</b>	<b>614 485</b>	<b>2 148 089</b>	<b>15 351</b>	<b>7 850 574</b>

### Machinerie, outillage et équipements

Dans la division mécanique et infrastructure, nous devons remplacer certains équipements qui ne sont plus adaptés à la tâche, notamment pour l'entretien de la nouvelle génération des autobus à plancher surbaissé 2010. Ces acquisitions sont nécessaires afin d'assurer une qualité de service. Pour les trois prochaines années, ces investissements totaliseront 555 000 \$ et la majorité d'entre eux seront admissibles à une subvention de 75 %.

### Équipements embarqués dans les autobus

Le plan de développement, pour les trois prochaines années, requiert l'achat de nouveaux autobus ainsi que l'acquisition de nouveaux équipements embarqués (nouvelles boîtes de perception, compteurs de passagers, équipements pour le temps réel et afficheurs.) Le montant prévu pour l'acquisition de ces équipements est de 1,2 M\$ pour les trois prochaines années et est qualifié pour une subvention couvrant 75 % des dépenses admissibles selon le PAGTCP.

Par ailleurs, au chapitre de la promotion du transport durable, un projet d'acquisition et d'installation de supports à vélo est prévu débuter pour 2012. Ce projet sera subventionné à 75 % par le PAGTCP et une demande de financement sera également acheminée à l'AMT.

## Études

Cette rubrique regroupe les études qui sont en cours.

	Années antérieures	2010	2011	2012	Total 2010-2011- 2012	Années ultérieures	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Trolley	200 000	300 000	-	-	300 000	-	500 000
Préemption des feux	-	200 000	-	-	200 000	-	200 000
<b>TOTAL</b>	<b>200 000</b>	<b>500 000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>500 000</b>	<b>-</b>	<b>700 000</b>

### Étude d'implantation d'un réseau de trolleybus

La Société, en partenariat avec la Ville de Laval et Hydro-Québec procède à une étude sur la possibilité d'implanter sur son territoire un réseau d'autobus complètement électriques, soit des trolleybus. L'étude comprendra l'analyse des besoins de la clientèle, l'étude des impacts de circuits parcourus par des trolleybus sur le reste du réseau, les études d'achalandage et de trafic, mais aussi la stratégie d'implantation et la préparation d'un processus d'acquisition de trolleybus. Les deux objectifs poursuivis sont d'accroître l'achalandage et de contribuer significativement à la réduction des gaz à effet de serre. Le projet d'étude totalisera 500 000 \$ et recevra une aide financière de 250 000 \$ du PAGTCP.

### Préemption des feux

Toujours dans le cadre de notre programme de développement d'un système de transport efficace, une étude sera réalisée afin de déterminer les axes sur lesquels des systèmes de préemption de feux seraient des éléments à inclure pour aider à la gestion de la régularité du service.

Cette étude est éligible à une subvention dans le cadre du PAGTCP, jusqu'à un niveau de 50 % des dépenses admissibles.

## ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

	Budget 2010 \$	Budget 2009 \$	Écart \$	Écart %
<b>REVENUS</b>				
Contribution de la Ville de Laval	53 593 800	51 093 800	2 500 000	4,9
Usagers	27 569 695	27 179 049	390 646	1,4
Subventions du gouvernement du Québec	12 117 069	9 612 493	2 504 576	26,1
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	4 515 000	2 935 149	1 579 851	53,8
Autres revenus	2 828 011	2 836 038	(8 027)	(0,3)
	<b>100 623 575</b>	<b>93 656 529</b>	<b>6 967 046</b>	<b>7,4</b>
<b>CHARGES</b>				
Administration générale	12 904 439	12 567 551	336 888	2,7
Transport régulier	44 156 577	40 780 827	3 375 750	8,3
Transport adapté	7 077 479	6 537 630	539 849	8,3
Carburant	7 762 376	8 108 289	(345 913)	(4,3)
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5 580 000	4 813 530	766 470	15,9
Entretien des autobus et infrastructures	16 440 458	15 539 260	901 198	5,8
Frais de financement	2 933 292	3 085 154	(151 862)	(4,9)
Amortissement	10 620 000	10 329 562	290 438	2,8
	<b>107 474 621</b>	<b>101 761 803</b>	<b>5 712 818</b>	<b>5,6</b>
<b>Résultat avant conciliation à des fins fiscales</b>	<b>(6 851 046)</b>	<b>(8 105 274)</b>	<b>1 254 228</b>	<b>(15,5)</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>				
<i>Ajouter (déduire)</i>				
<b>Immobilisations</b>				
Amortissement	10 620 000	10 329 562	290 438	2,8
<b>Financement</b>				
	<b>(3 691 396)</b>	<b>(3 412 267)</b>	<b>(279 129)</b>	<b>8,2</b>
<b>Affectations</b>				
Activités d'investissement	(692 500)	-	(692 500)	-
Excédent accumulé				
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	278 904	556 574	(277 670)	(49,9)
Montants à pourvoir dans le futur	336 038	631 405	(295 367)	(46,8)
	<b>(77 558)</b>	<b>1 187 979</b>	<b>(1 265 537)</b>	<b>(106,5)</b>
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	-	-

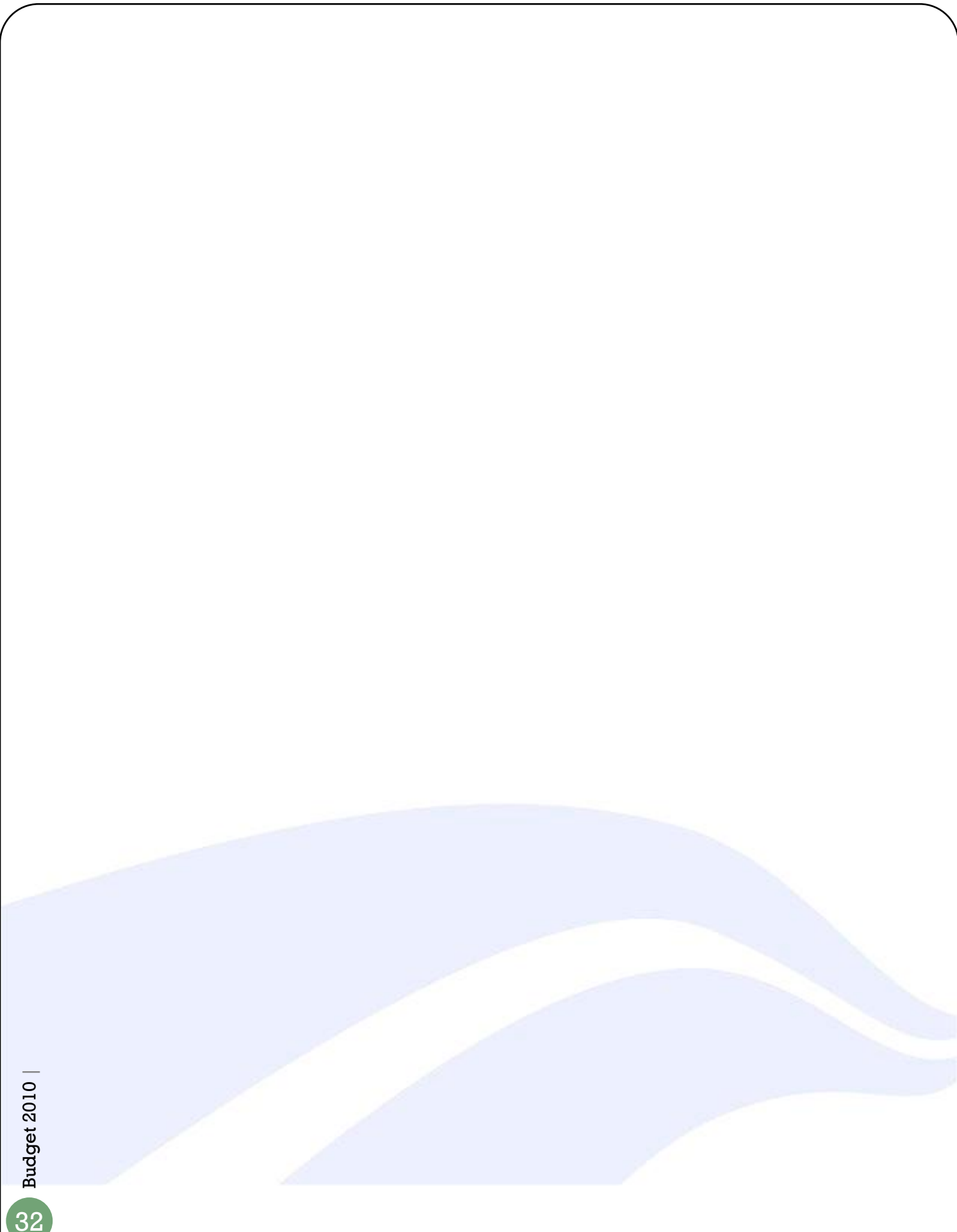
*Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée pour l'exercice courant*



## ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

	Budget 2010	Budget 2009	Écart	Écart
	\$	\$	\$	%
<b>Revenus d'investissement</b>				
Subventions du gouvernement du Québec	<b>16 690 927</b>	15 113 452	1 577 475	10,4
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>				
<i>Ajouter (déduire)</i>				
<b>Immobilisations</b>				
Acquisition				
Infrastructures	<b>(50 000)</b>	(796 620)	746 620	(93,7)
Bâtiment	<b>(11 100 152)</b>	(2 771 467)	(8 328 685)	300,5
Véhicules	<b>(7 677 617)</b>	(11 922 000)	4 244 383	(35,6)
Systèmes technologiques et ameublement	<b>(3 802 600)</b>	(6 249 948)	2 447 348	(39,2)
Machinerie, outillage et équipements	<b>(582 182)</b>	(1 745 850)	1 163 668	(66,7)
	<b>(23 212 551)</b>	(23 485 885)	273 334	(1,2)
<b>Financement</b>				
Financement à long terme des activités d'investissement	<b>3 669 663</b>	5 936 429	(2 266 766)	(38,2)
<b>Affectations</b>				
Activités de fonctionnement	<b>692 500</b>	-	692 500	-
Excédent accumulé				
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	<b>2 159 461</b>	2 436 004	(276 543)	(11,4)
	<b>2 851 961</b>	2 436 004	415 957	17,1
	<b>(16 690 927)</b>	(15 113 452)	(1 577 475)	10,4
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	-	-

*Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée pour l'exercice courant*





# DÉFINITION DES RUBRIQUES DE REVENUS, DE CHARGES, DU FINANCEMENT ET DES AFFECTATIONS

---

## REVENUS

### Contribution de la Ville de Laval

Contribution de la Ville de Laval pour le transport en commun sur son territoire.

### Usagers

Revenus perçus provenant de notre clientèle qui utilise les services de transport régulier ainsi que les services de transport adapté.

Les revenus provenant de la vente de titres mensuels métropolitains sont répartis entre les sociétés de transport en fonction du nombre de titres utilisés et des kilomètres parcourus par les passagers sur chaque réseau. Le kilométrage est déterminé à partir des données de sondages effectués dans les réseaux de transport régionaux sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport.

### Subventions du gouvernement du Québec

#### Transport régulier

Subventions versées par le gouvernement du Québec pour des dépenses de fonctionnement, conformément aux programmes décrétés.

#### Transport adapté

Contribution accordée par le gouvernement du Québec pour le service de transport adapté, en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

### Investissement

Subventions versées par le gouvernement du Québec pour des dépenses d'investissement conformément aux programmes décrétés.

### **Contribution de l'Agence métropolitaine de transport**

L'AMT verse des aides afin de compenser les services offerts par la Société sur le réseau de transport métropolitain.

### **Autres revenus**

Ensemble des autres revenus provenant, entre autres, de revenus de contrats de service, de revenus d'intérêts et de publicité.

## **CHARGES**

### **Salaires et avantages sociaux**

Rémunération du personnel, incluant la contribution de l'employeur aux différents régimes gouvernementaux ainsi qu'aux programmes d'avantages sociaux offerts aux employés.

### **Carburant**

Coûts relatifs au carburant biodiesel des autobus et au carburant des véhicules de service.

### **Contrats de transport adapté**

Coûts versés aux opérateurs privés pour assurer le service de transport adapté pour la Société.

### **Contribution à l'Agence métropolitaine de transport**

Contribution de la Société au financement des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et des équipements métropolitains.

## **Entretien et réparations des véhicules**

Coûts reliés à l'opération et à l'entretien des autobus et des véhicules de service, comme les pneus, les pièces de rechange et les petits outils.

## **Honoraires et contrats**

Honoraires versés pour des consultations dans différents domaines d'expertises, comme les relations de travail et les services juridiques, administratifs et informatiques.

Coûts des services pour l'exécution de certains contrats, comme par exemple le contrat de surveillance et le contrat de taxi pour le transport régulier.

## **Autres charges**

Ensemble des autres charges reliées au fonctionnement de la Société. On y retrouve les coûts d'assurances et d'immatriculations, d'entretien et de réparations des bâtiments et équipements, des services publics, de matériel et fournitures, de location d'équipements ainsi que de cotisations et frais de représentation.

## **Frais de financement**

Coûts de financement des emprunts à long terme de la Société reliés aux activités d'investissement.

Charge d'intérêt nette au titre des avantages sociaux futurs.

## **Réserve statutaire**

Le gouvernement du Québec permet aux sociétés de transport de prévoir un montant statutaire dans leur budget pour pallier les dépenses imprévues. Ce montant est fixé à 1,5 % du budget total.

## **Amortissement**

À l'exception des terrains, dont la vie est habituellement illimitée, les immobilisations corporelles ont une durée de vie limitée. L'amortissement est une charge imputée aux résultats pour rendre compte du fait que la durée de vie des immobilisations est limitée et pour répartir le coût de l'immobilisation sur les exercices au cours desquels est consommé son potentiel de service.

Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire permet de déduire entièrement la charge d'amortissement lors de la conciliation à des fins fiscales.

## **FINANCEMENT**

### **Remboursement de la dette à long terme**

Ce remboursement comprend le remboursement en capital sur la partie non subventionnée des emprunts à long terme des activités d'investissement.

## **AFFECTATIONS**

### **Affectation – Activités d'investissement**

La Société attribue des revenus généraux aux activités d'investissement.

### **Affectation – Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés**

#### Excédent de fonctionnement affecté

La Société affecte, à ses opérations courantes, le surplus accumulé, s'il y a lieu.

#### Réserves financières et fonds réservés

Ces affectations représentent l'utilisation de l'avoir des réserves financières et des fonds réservés aux fins des activités de fonctionnement de l'exercice, ainsi que l'attribution d'un revenu provenant des activités de fonctionnement de l'exercice à l'avoir en réserves financières et en fonds réservés.

La Société possède deux types de fonds réservés :

◆ Fonds de roulement

Le Fonds de roulement sert à financer, à moyen terme, certaines acquisitions en immobilisations. Les emprunts au Fonds de roulement doivent être remboursés sur une période maximale de cinq ans.

◆ Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés

La Société affecte le solde disponible de règlements d'emprunt, dont le remboursement se termine dans l'année budgétaire.

**Affectation – Montants à pourvoir dans le futur**

Ces affectations représentent la portion annuelle, soit l'amortissement du montant à pourvoir dans le futur de l'avoir des contribuables (modifications comptables du 1<sup>er</sup> janvier 2000 et avantages sociaux futurs constatés au 1<sup>er</sup> janvier 2007 et postérieurement), devant être considérée aux fins du surplus (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales.