

## TABLE DES MATIÈRES

Place à la mobilité durable ..... 3

### **Budget 2011**

Budget 2011 – Activités de fonctionnement ..... 7

Analyse des revenus ..... 9

Analyse des charges, du financement et des affectations ..... 11

Grille tarifaire ..... 15

Programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013 ..... 17

### **Annexes :**

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



## PLACE À LA MOBILITÉ DURABLE !

Depuis plusieurs années, nous entendons parler de réchauffement planétaire et de gaz à effet de serre (GES). Même s'il est difficile de connaître avec précision les impacts à moyen et à long terme de ces phénomènes, un large consensus s'est imposé dans la communauté scientifique : le réchauffement climatique est déjà une réalité et ses conséquences seront de plus en plus importantes dans le futur. C'est dans cette optique que le maire de Laval a récemment dressé les grandes lignes d'un véritable chantier axé sur la mobilité durable et visant à réduire significativement les émissions de GES sur le territoire lavallois.

Ce sont ces lignes directrices qui ont guidé la rédaction du plan d'affaires 2011-2013 de la Société de transport de Laval (STL). Ce plan vise ultimement à augmenter la fréquentation du réseau de la STL et contient également plusieurs initiatives visant à améliorer l'efficacité économique de l'entreprise.

Le budget 2011 de la STL nous donnera les moyens de réaliser l'un de cet ambitieux plan d'affaires.

### **Améliorer le service par l'innovation et le développement**

Le réseau de la STL est déjà en pleine expansion et son offre de service s'est accrue de 33 % depuis l'ouverture du métro. Depuis cette année, elle constitue un chef de file canadien en matière d'information à la clientèle en temps réel. Ses niveaux de fiabilité et de ponctualité sont parmi les meilleurs au monde et les résultats des derniers sondages de satisfaction de la clientèle atteignent des niveaux sans précédent.

Cette bonne performance ne passe d'ailleurs pas inaperçue, puisque la STL a reçu le prix Distinction 2010 et le prix Transport collectif 2010 de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), en plus de recevoir le prix Excellence 2010 de l'Institut de l'administration publique du Québec, dans la catégorie Gouvernement en ligne.

Ces résultats constituent une assise solide sur laquelle nous pouvons bâtir, car il faut continuer de développer notre réseau.

Dans les prochaines années, la STL devra à la fois développer son niveau de services, rehausser sa régularité et augmenter sa rapidité. L'élément central de la stratégie de la STL consistera à mettre en place différentes mesures préférentielles ainsi que des systèmes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur les grandes artères de Laval.

Dès cette année, un vaste programme d'études sera lancé afin d'identifier les meilleures mesures à implanter sur les principaux axes routiers et d'établir une priorisation des travaux à effectuer.

Ces éléments de base, que sont la fréquence, la régularité et la rapidité, seront également accompagnés d'attentions particulières au chapitre de l'information à la clientèle et de la promotion des services. Déjà très active dans ce domaine, la STL est en mesure d'aller encore plus loin. Ainsi, dès 2011, notre application vedette *STLSYNCHRO*, disponible actuellement sur le iPhone, ainsi que notre calculateur de trajet, seront disponibles sur les trois plateformes de téléphones intelligents les plus populaires (iPhone, BlackBerry et Android).

Par ailleurs, dans le but d'améliorer sa performance économique et de réduire la quantité de GES qu'elle émet, la STL a pris la décision d'acheter uniquement des autobus hybrides à partir de 2012, ce qui devrait permettre une réduction substantielle de la consommation de diesel. Mais il faudra aller beaucoup plus loin. La STL a déjà fait son choix, elle compte électrifier complètement son réseau d'autobus d'ici 20 ans. En utilisant l'hydroélectricité, une source d'énergie locale et propre, pour propulser ses véhicules, la STL s'assure ainsi que ses efforts pour conquérir une nouvelle clientèle se traduiront en un gain réel dans la lutte aux GES.

Cette électrification de sa flotte d'autobus pourrait se faire en partie par des trolleybus, mais la solution la plus prometteuse semble être plutôt du côté des autobus à batteries. En effet, le trolleybus, à cause de son réseau de caténaires, ne pourrait être implanté que sur les plus grands axes de Laval et remplacer au maximum 10 à 15 % des autobus diesel de la STL. Les autobus à batteries pourraient quant à eux être déployés sur tout le territoire de Laval et d'une façon plus économique.

Certains fournisseurs proposent actuellement des véhicules qui seraient capables d'effectuer plus de 100 kilomètres entre chaque recharge. Il reste maintenant à vérifier si ces technologies sont suffisamment matures et fiables pour être déployées en service commercial. Des tests et des projets pilotes seront nécessaires. C'est pourquoi la STL a inscrit à son programme triennal d'immobilisations (PTI) 2011-2013 un montant de 2 millions de dollars afin d'étudier cette nouvelle technologie.

Une autre excellente façon de réduire les GES consiste à partager l'usage d'un véhicule privé. Les programmes d'incitation au covoiturage connaissent toutefois relativement peu de succès dans leur forme actuelle. Des approches innovatrices et audacieuses doivent être étudiées et testées afin d'accroître la part du covoiturage. Des études préliminaires ont déjà été effectuées par la STL, et un projet pilote débutera en 2011.

## Assurer l'excellence opérationnelle

Si le premier volet du plan d'affaires de la STL est orienté vers l'amélioration du service, le développement et l'innovation, le second vise à assurer le maintien du patrimoine de l'entreprise et la recherche de l'excellence opérationnelle.

Avec l'agrandissement de notre garage, l'année 2011 marquera la fin du plus gros chantier de notre histoire récente. Ce projet nous assurera que la capacité de notre centre des opérations sera suffisante pour faire face à la croissance de notre achalandage des six prochaines années.

Parallèlement, la STL poursuivra en 2011 son plan de renouvellement de ses applications informatiques maîtresses de gestion des opérations et de l'entretien. Ce virage technologique sera accompagné d'un vaste plan de révision de ses processus d'affaires, qui confirmera la place de la STL aux premiers rangs des sociétés de transport les plus performantes.

Comme on peut le constater, le budget 2011 de la STL démontre clairement notre volonté de contribuer significativement à l'objectif lavallois de réduction des GES. C'est un budget tourné vers l'avenir, axé sur la recherche de l'excellence et qui vise ultimement la satisfaction des besoins de notre clientèle.

C'est également un budget qui est déposé au moment même où le gouvernement du Québec prépare l'adoption d'un nouveau cadre financier portant sur le financement du transport métropolitain. Le budget 2011 respecte le cadre actuel, mais il n'est pas exclu que des amendements soient requis à la suite des décrets et des modifications législatives qui accompagneront la mise en œuvre du futur cadre financier.

*Jean-Jacques Beldié*

---

Jean-Jacques Beldié  
Président

*Pierre Giard*

---

Pierre Giard  
Directeur général



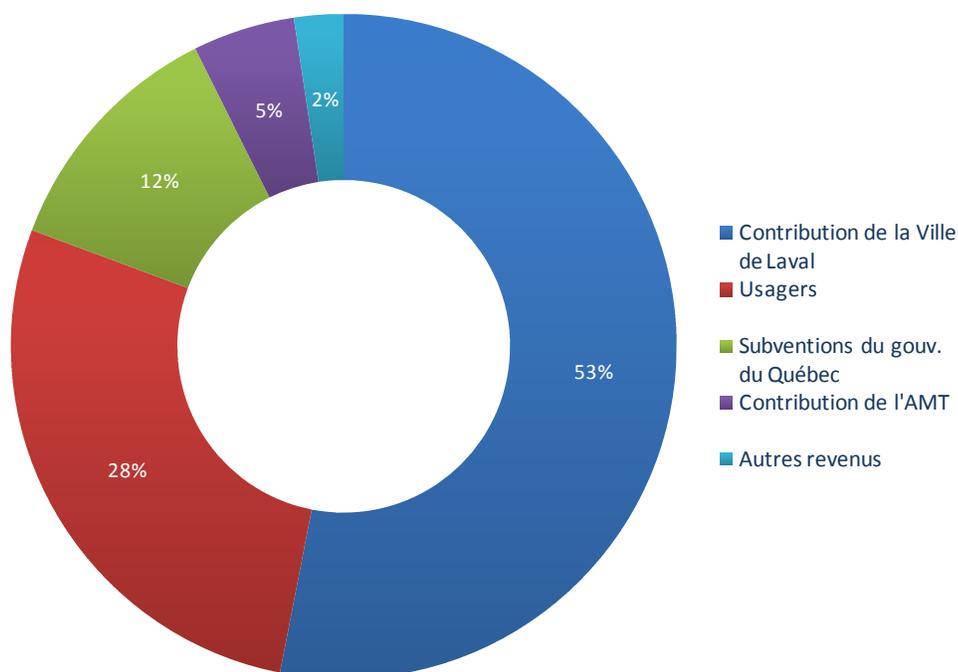
## BUDGET 2011 – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT

En milliers \$	Budget 2011	Budget 2010	Écart \$	Écart %
<b>REVENUS</b>				
Contribution de la Ville de Laval	55 550	53 594	1 956	3,6
Usagers	28 915	27 570	1 345	4,9
Subventions du gouvernement du Québec	12 523	12 117	406	3,4
Contribution de l'AMT	5 173	4 515	658	14,6
Autres revenus	2 524	2 828	(304)	(10,7)
	<b>104 685</b>	<b>100 624</b>	<b>4 061</b>	<b>4,0</b>
<b>CHARGES</b>				
Salaires et avantages sociaux	64 190	60 854	3 336	5,5
Carburant	7 355	7 762	(407)	(5,2)
Contrats de transport adapté	7 346	6 595	751	11,4
Contribution à l'AMT	5 810	5 580	230	4,1
Entretien et réparation des véhicules	4 107	4 228	(121)	(2,9)
Honoraires et contrats	3 233	3 529	(296)	(8,4)
Autres charges d'exploitation	4 057	3 887	170	4,4
Frais de financement	3 225	2 933	292	10,0
Réserve statutaire	1 547	1 487	60	4,0
Amortissement	11 600	10 620	980	9,2
	<b>112 470</b>	<b>107 475</b>	<b>4 995</b>	<b>4,6</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales:</b>				
<b>Amortissement</b>	(11 600)	(10 620)	(980)	9,2
<b>Financement</b>	3 117	3 691	(574)	(15,6)
<b>Affectations</b>	698	78	620	794,9
	<b>104 685</b>	<b>100 624</b>	<b>4 061</b>	<b>4,0</b>



## ANALYSE DES REVENUS

### RÉPARTITION DES REVENUS 2011



### FAITS SAILLANTS – REVENUS 2011

Le budget de fonctionnement de l'année 2011 de la STL, constitué de l'ensemble de ses revenus, s'élève à 104,7 M\$, ce qui représente une hausse de 4 % par rapport au budget 2010.

#### Contribution de la Ville de Laval

La contribution de la Ville de Laval est en hausse de 3,6 % pour atteindre 55,6 M\$. La contribution de la Ville représente la part la plus importante des revenus de la STL, soit 53,1 % des revenus totaux.

## Usagers

Une reprise économique encore plus vigoureuse qu'en 2010 ainsi que l'ensemble des mesures annoncées dans le budget de la STL visant à favoriser l'augmentation des déplacements sur son réseau, notamment, l'ajout d'un nouveau circuit lors de l'inauguration du pont de l'autoroute 25, devraient nettement favoriser la croissance de la clientèle. La contribution des usagers devrait donc augmenter de 1,3 M\$ pour atteindre 28,9 M\$.

## Subventions du gouvernement du Québec

La hausse de 3,4 % des subventions gouvernementales est attribuable principalement à la croissance des déplacements en transport adapté. En effet, la contribution versée par le ministère des Transports du Québec en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées augmentera de 373 000 \$.

Tout comme en 2010, la STL recevra un montant de 6,9 M\$ du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun du gouvernement du Québec (Fonds vert). Cette subvention ne connaîtra aucune augmentation en 2011 puisque la STL a déjà atteint, en 2010, le maximum d'augmentation de l'offre de service qui pouvait être financée en vertu de ce programme. Cette subvention couvre 50 % des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation de l'offre de service.

## Contribution de l'Agence métropolitaine de transport

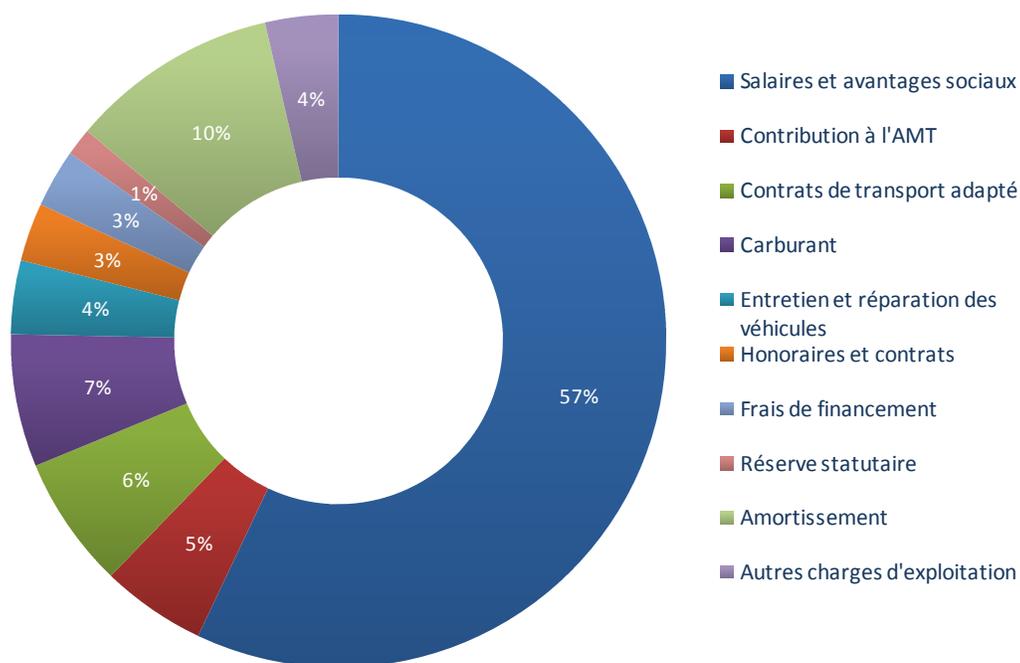
La contribution de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) connaîtra une hausse de 658 000 \$, principalement imputable à l'augmentation de l'aide à l'intégration tarifaire. Celle-ci permet à la STL de recouvrer une partie du rabais tarifaire accordé aux acheteurs de titres mensuels métropolitains.

## Autres revenus

Les autres revenus sont en baisse de 304 000 \$. Cette diminution s'explique par la baisse des revenus associés aux contrats de service, ainsi que des revenus tirés des activités accessoires.

## ANALYSE DES CHARGES, DU FINANCEMENT ET DES AFFECTATIONS

### RÉPARTITION DES CHARGES 2011



### FAITS SAILLANTS – CHARGES, FINANCEMENT ET AFFECTATIONS 2011

Les charges de la STL progressent de 4,6 % en 2011. L'augmentation des charges est attribuable notamment 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 d'environ 1 M\$. En excluant cet élément, ainsi que l'impact de l'augmentation de la charge d'amortissement, la progression des charges aurait été de 2,8 %. Il est à noter également qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, la taxe de vente du Québec (TVQ) augmentera de 1 % pour passer à 8,5 %. Cette augmentation a un impact direct sur les charges de la STL.

## **Salaires et avantages sociaux**

La rémunération continue de représenter la part la plus importante des charges, avec 57 % du budget total. En 2011, la hausse de 5,5 % de la charge de salaires et avantages sociaux est essentiellement tributaire de trois facteurs : les ajouts de services, les augmentations statutaires ainsi que l'augmentation de la charge associée aux avantages sociaux futurs.

## **Carburant**

Afin de se protéger contre le risque de fluctuations du prix du carburant, la STL a adopté une stratégie de couverture. Pour 2011, la totalité des besoins en carburant de la STL est protégée. En raison de la réduction de la consommation de ses véhicules ainsi que de la baisse du prix du carburant, le coût total du carburant diminuera de 407 000 \$, soit de 5,2 %, pour une charge totale de 7,4 M\$.

## **Contrats de transport adapté**

Le coût des contrats de transport adapté s'élève à 7,3 M\$ en 2011, soit une hausse de 11,4 %. Cette augmentation provient de la hausse anticipée de 6,5 % de l'achalandage ainsi que de l'augmentation du coût du contrat avec le transporteur par minibus.

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

On note une hausse de 230 000 \$ de la contribution à l'AMT. Cette hausse provient essentiellement de l'augmentation de sa contribution au chapitre des équipements métropolitains qui passe à 1,5 M\$. Quant à la quote-part des dépenses d'exploitation et de gestion des trains de banlieue, elle demeure stable à 4,3 M\$.

## **Entretien et réparation des véhicules**

Malgré une augmentation des kilomètres totaux de service en 2011 de 1,4 %, le coût d'entretien et de réparation des véhicules diminuera de 2,9 % pour une charge totale de 4,1 M\$. Cette diminution s'explique en grande partie par le rajeunissement de la flotte de véhicules. Pour les années 2009-2010-2011, la STL aura acquis au total 58 autobus neufs.

## Honoraires et contrats

Les frais d'honoraires et de contrats diminueront de 296 000 \$, soit une baisse de 8,4 %. Cette diminution s'explique par la fin de l'étude de faisabilité sur le projet de trolleybus.

## Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation connaîtront une augmentation de 170 000 \$, principalement en raison des coûts d'entretien associés aux nouveaux systèmes technologiques.

## Frais de financement et de remboursement de la dette à long terme

Les frais de financement et de remboursement de la dette à long terme diminueront en 2011 de 282 000 \$. Cette diminution est attribuable au fait que certaines obligations viennent à échéance en 2010.

Par ailleurs, tout comme la charge salariale associée aux avantages sociaux futurs, la dépense d'intérêts relative aux avantages sociaux futurs est en augmentation de 148 000 \$.

## Affectations

Le montant des affectations varie de 620 000 \$ entre 2010 et 2011.

### Affectation – Activités d'investissement

La STL maintient dans son budget 2011 une affectation de 693 000 \$ de ses activités de fonctionnement afin de financer des acquisitions d'immobilisations.

### Affectation – Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés – variation de 729 000 \$

Pour l'exercice 2011, aucune affectation du surplus accumulé n'est requise. Afin d'équilibrer le budget 2010, la STL avait dû affecter 391 000 \$ de surplus.

De plus, les affectations aux fonds réservés ont augmenté de 338 000 \$. Cette augmentation est attribuable au financement du fonds de roulement et aux activités de fonctionnement.

### Affectation – Montant à pourvoir dans le futur – variation de 109 000 \$

L'affectation des montants à pourvoir dans le futur augmente de 109 000 \$ entre 2010 et 2011 à cause de l'augmentation du montant d'allègement pour les gains et pertes actuariels relatifs au régime de retraite à prestations déterminées.



## GRILLE TARIFAIRE

### TARIFICATION EN VIGUEUR Le 1<sup>er</sup> janvier 2011

---

#### Comptant

- ◆ Tarif ordinaire : 2,80 \$

#### Droit de passage

- ◆ Tarif ordinaire : 19,00 \$ bloc de 8 droits de passage (2,38 \$/droit)
- ◆ Tarif réduit\*\* : 13,50 \$ bloc de 8 droits de passage (1,69 \$/droit)

#### Abonnement « STL » mensuel

- ◆ Tarif ordinaire : 79,00 \$
- ◆ Tarif étudiant\* : 63,00 \$
- ◆ Tarif réduit\*\* : 47,50 \$

#### Journée SMOG

- ◆ Tarification comptant à 1,00 \$

\* **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

Le programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013 présente les prévisions de dépenses d'investissement. La STL prévoit près de 81,7 M\$ d'investissement pour les trois prochaines années afin de soutenir son plan d'affaires 2011-2013.

Pour des fins de présentation, les projets sont regroupés selon les cinq catégories suivantes :

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

	Antérieures	2011	2012	2013	Total 2011-2013	Ultérieures	Total
<i>(en milliers de \$)</i>							
Infrastructures	-	900	650	5 250	6 800	500	7 300
Bâtiment	3 200	18 147	6 999	1 133	26 279	300	29 779
Véhicules	28 095	14 547	10 257	14 827	39 631	88 211	155 937
Systèmes technologiques et ameublement	6 504	4 490	1 979	445	6 914		13 418
Machinerie, outillage et équipements	5 687	876	535	652	2 063	1 739	9 489
<b>Total</b>	<b>43 486</b>	<b>38 960</b>	<b>20 420</b>	<b>22 307</b>	<b>81 687</b>	<b>90 750</b>	<b>215 923</b>

## LE PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2011-2012-2013, EN BREF

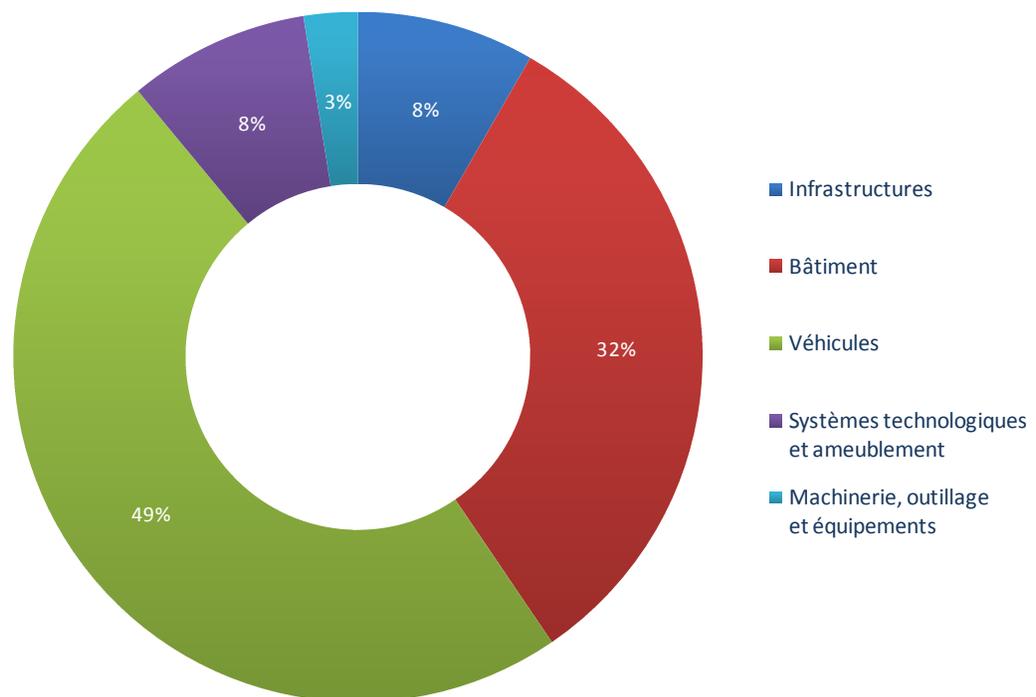
De 2011 à 2013, la STL prévoit investir près de 40 M\$ pour l'acquisition de véhicules, ce qui représente près de 50 % de ses investissements totaux. Cette somme servira au remplacement d'autobus, à répondre à l'augmentation du service offert à sa clientèle ainsi qu'à la mise en œuvre d'un projet pilote « autobus électrique ».

Le budget pour les projets présentés dans la catégorie Bâtiment est de 26 M\$, soit 32 % des investissements totaux. Ce montant servira principalement au projet d'agrandissement des aires de garage, d'entretien et des bureaux administratifs.

Un somme de 6,8 M\$ est prévue pour les infrastructures. Près de 90 % de ce budget servira à amorcer un programme d'étude et d'implantation de systèmes de BHNS sur les principaux axes de la Ville de Laval.

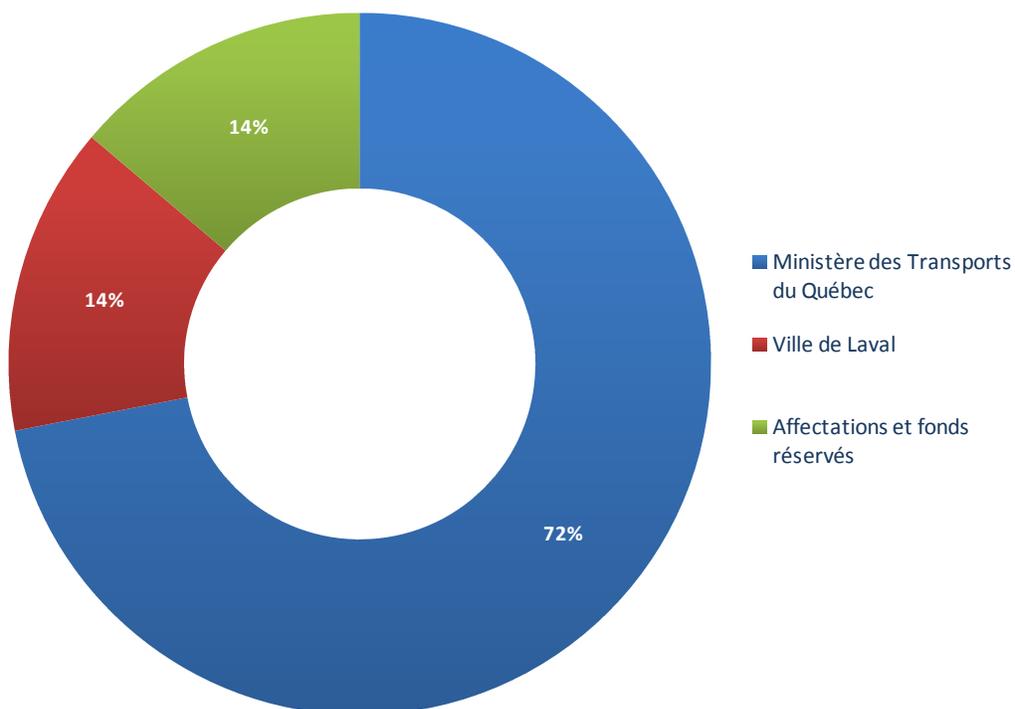
Près de 7 M\$ seront par ailleurs investis dans la catégorie Systèmes technologiques et ameublement. On y retrouve principalement des projets d'acquisition, de développement et d'implantation de nouvelles technologies pour de l'information à la clientèle ainsi que des logiciels d'exploitation.

## RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS 2011-2012-2013



## RÉPARTITION DU FINANCEMENT 2011-2012-2013

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, selon le type d'actif et la source de financement, entre 50 % et 85 %. Pour les trois prochaines années, le ministère des Transports du Québec portera sa part de financement à 72 %. Celle de la Ville de Laval sera de 14 % et les 14 % restant proviendront des affectations et des fonds réservés.



## INFRASTRUCTURES

Cette rubrique regroupe les acquisitions d'abribus ainsi qu'un programme d'études et d'implantation d'un système de transport intégré.

	2011	2012	2013	Total 2011-2013
<i>(en milliers de \$)</i>				
Programme d'études et d'implantation de systèmes de BHNS	600	400	5 000	6 000
Abribus - Remplacement	200	200	200	600
Abribus - Développement	100	50	50	200
<b>Total</b>	<b>900</b>	<b>650</b>	<b>5 250</b>	<b>6 800</b>

### Programme d'études et d'implantation de systèmes de BHNS

La STL prévoit réaliser un programme d'études de faisabilité pour l'implantation de systèmes de BHNS. Ce programme, de l'ordre de 1 M\$, permettra d'identifier les meilleures mesures à implanter sur les principaux axes routiers de la Ville de Laval et d'établir une priorisation des travaux à effectuer. De plus, une somme de 5 M\$ est prévue pour commencer la mise en place des mesures préférentielles qui auront été identifiées. Les objectifs à atteindre sont de diminuer le temps de parcours, d'augmenter la fréquence et la fiabilité du service et d'améliorer les liens intermodaux de transport. Ce projet est admissible à une subvention de 75 %.

### Acquisition d'abribus – Remplacement

La STL a mis en place un plan de remplacement des abribus. Pour les trois prochaines années, un investissement de 600 000 \$ est prévu et est admissible à une subvention de 75 %.

### 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 200 000 \$. Ce programme 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.

	2011	2012	2013	Total 2011-2013
	<i>(en milliers de \$)</i>			
Agrandissement de garage	17 814	6 909	863	25 586
Travaux de réfection	333	25	25	383
Projet «Sûreté»	-	65	245	310
<b>Total</b>	<b>18 147</b>	<b>6 999</b>	<b>1 133</b>	<b>26 279</b>

### Projet d'agrandissement

Le projet d'agrandissement touchera les aires de garage et d'entretien ainsi que les locaux administratifs. Le projet a débuté en 2010, et l'ensemble du projet est estimé à 28,8 M\$. Ces investissements ont été qualifiés 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 devait être agrandi. Les travaux ont débuté en 2010.

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

Le total des investissements pour les trois prochaines années représentera 383 000 \$ 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 découlant du 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 \$, mais le coût projeté pour les trois prochaines années est de 310 000 \$. Le projet 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.

	2011	2012	2013	Total 2011-2013
	<i>(en milliers de \$)</i>			
Autobus	10 375	9 982	14 707	35 064
Projet pilote «autobus électrique»	2 000	-	-	2 000
Installation de ventilateurs électriques	1 872	-	-	1 872
Véhicules de service	-	275	120	395
Projet pilote de covoiturage	300	-	-	300
<b>Total</b>	<b>14 547</b>	<b>10 257</b>	<b>14 827</b>	<b>39 631</b>

### Acquisition d'autobus

La STL doit investir au cours des trois prochaines années 35 M\$ pour l'acquisition de 46 autobus. Ces acquisitions serviront pour le remplacement d'autobus et pour répondre à l'augmentation de l'offre de service, tel que prévu au plan de développement. À partir de 2012, la STL a prévu acquérir uniquement des autobus hybrides afin de réduire sa consommation de diesel.

Ces dépenses d'investissement seront subventionnées en partie à 85 % et le reste à 50 % par le ministère des Transports du Québec.

### Projet pilote « autobus électrique »

Avec un souci de réduction des GES, la STL réserve un montant de 2 M\$, dans le cadre d'un projet pilote, afin de tester la technologie des autobus électriques alimentés par des batteries. Le projet vise à se familiariser avec ce type d'équipements, avec les procédures de recharge, et permettra de mesurer le comportement et la fiabilité de ces technologies sous nos conditions climatiques.

Des discussions sont actuellement en cours sur l'importance des subventions applicables à ce projet.

### **Acquisition et installation de ventilateurs électriques**

Un nouveau système de refroidissement à haute efficacité énergétique sera installé sur 65 autobus de la STL à un coût approximatif de 1,9 M\$. Cet investissement permettra de réduire la consommation de carburant. Ce projet est subventionné à 50 % par le ministère des Transports du Québec.

### **Acquisition de véhicules de service**

Ces investissements sont requis pour le remplacement des véhicules de service au montant de 395 000 \$. Ces remplacements visent les véhicules qui atteindront leur durée de vie utile en 2012 et 2013. La STL prévoit continuer l'achat de véhicules hybrides. Ces investissements seront subventionnés à 50 % par le ministère des Transports du Québec.

### **Projet pilote de covoiturage**

Un montant de 300 000 \$ est prévu en 2011 pour un projet pilote innovateur de covoiturage. La formule proposée a déjà été testée et certaines villes l'ont déployée avec succès. L'objectif vise principalement à recruter des utilisateurs de l'automobile. Des discussions sont actuellement en cours sur l'importance des subventions applicables à ce projet.

## SYSTEMES TECHNOLOGIQUES ET AMEUBLEMENT

Cette rubrique touche principalement les acquisitions et les remplacements de systèmes technologiques et les équipements informatiques incluant les logiciels.

	2011	2012	2013	Total
				2011-2013
	<i>(en milliers de \$)</i>			
Logiciels exploitation	1 775	1 250	-	3 025
Affichage en temps réel	1 230	-	-	1 230
SAE - transport adapté	712	187	-	899
Système informationnel	253	333	280	866
Optimisation et rehaussement technologique	292	169	125	586
Logiciels de gestion	188	-	-	188
Ameublement	40	40	40	120
<b>Total</b>	<b>4 490</b>	<b>1 979</b>	<b>445</b>	<b>6 914</b>

### Logiciels d'exploitation

Au cours des trois prochaines années, la STL investira 3 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.

### Affichage en temps réel sur le réseau

Au cours de l'année 2010, la STL a installé des afficheurs à plus de 80 arrêts importants du réseau et dans tous ses autobus afin que sa clientèle obtienne des informations en temps réel. Cette information est également accessible via Internet ou messagerie texte (SMS), et par le système Chronobus. Ces investissements permettent à la clientèle de mieux planifier ses déplacements en transport en commun.

Ce projet se poursuit en 2011. Des afficheurs et des bornes d'information seront installés dans divers lieux publics (cégep, édifices municipaux, Cité de la Santé, etc.). De plus, la STL implantera un système de rappel automatique pour aviser ses usagers de l'arrivée imminente de l'autobus à leur arrêt. Également, l'application *STLSYNCHRO* sera améliorée et adaptée pour toutes les plateformes actuelles de téléphone intelligent.

On prévoit un montant de 1,2 M\$ en 2011 sur un total de 5,2 M\$ pour l'ensemble du projet. Ce montant est subventionné à 75 % par le ministère des Transports du Québec.

### **SAE – transport adapté**

Afin d'améliorer ses opérations, la STL se doit d'acquérir un nouveau logiciel de gestion du transport adapté. Ce nouveau logiciel 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 STL pourra optimiser ses opérations et informer ses usagers de l'arrivée du transporteur. Ces éléments entraîneront automatiquement une réduction du temps d'attente pour sa clientèle, une information plus précise relativement à l'heure d'arrivée et une réduction des coûts d'opérations.

### **Systeme informationnel**

Présentement, la STL 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 STL a décidé d'investir dans un projet de système informationnel qui totalise 866 000 \$. Ce projet est qualifié pour une subvention de 75 % des dépenses admissibles selon le PAGTCP.

### **Optimisation et rehaussement technologique**

Des investissements, de l'ordre de 586 000 \$ pour les trois prochaines années, seront requis dans le but de maintenir à niveau et de soutenir différents logiciels bureautiques ainsi que l'infrastructure technologique de la STL, 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 informatique.

### **Logiciels de gestion**

La STL acquerra différents logiciels pour la préparation budgétaire et pour la gestion des infrastructures. Ces acquisitions totalisent 188 000 \$.

## MACHINERIE, OUTILLAGE ET EQUIPEMENTS

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.

	2011	2012	2013	Total 2011-2013
	<i>(en milliers de \$)</i>			
Équipements embarqués	565	373	570	1 508
Machinerie et outillage	311	162	82	555
<b>Total</b>	<b>876</b>	<b>535</b>	<b>652</b>	<b>2 063</b>

### 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 1,1 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 de la mobilité durable, un projet d'acquisition et d'installation de supports à vélo est prévu pour débiter en 2012. Ce projet sera subventionné à 75 % par le PAGTCP..

### Machinerie et outillage

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. Ces acquisitions sont nécessaires afin d'assurer la 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 %.



## ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

	Budget 2011 \$	Budget 2010 \$	Écart \$
<b>Revenus</b>			
Contribution de la Ville de Laval	55 550 000	53 593 800	1 956 200
Usagers	28 915 204	27 569 695	1 345 509
Subventions du gouvernement du Québec	12 522 720	12 117 069	405 651
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	5 172 900	4 515 000	657 900
Autres revenus	2 524 435	2 828 011	(303 576)
	<b>104 685 259</b>	<b>100 623 575</b>	<b>4 061 684</b>
<b>Charges</b>			
Administration générale	14 124 785	12 904 439	1 220 346
Transport régulier	45 604 036	44 156 577	1 447 459
Transport adapté	7 911 900	7 077 479	834 421
Carburant	7 354 617	7 762 376	(407 759)
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5 809 620	5 580 000	229 620
Entretien des autobus et infrastructures	16 840 169	16 440 458	399 711
Frais de financement	3 224 975	2 933 292	291 683
Amortissement	11 600 000	10 620 000	980 000
	<b>112 470 102</b>	<b>107 474 621</b>	<b>4 995 481</b>
<b>Résultat avant conciliation à des fins fiscales</b>	<b>(7 784 843)</b>	<b>(6 851 046)</b>	<b>(933 797)</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<i>Ajouter (déduire)</i>			
<b>Immobilisations</b>			
Amortissement	11 600 000	10 620 000	980 000
<b>Financement</b>	<b>(3 117 506)</b>	<b>(3 691 396)</b>	<b>573 890</b>
<b>Affectations</b>			
Activités d'investissement	(692 500)	(692 500)	-
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	(450 185)	278 904	(729 089)
Montants à pourvoir dans le futur	445 034	336 038	108 996
	<b>(697 651)</b>	<b>(77 558)</b>	<b>(620 093)</b>
<b>Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



## ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

	Budget 2011	Budget 2010	Écart
	\$	\$	\$
<b>Revenus d'investissement</b>			
Subventions du gouvernement du Québec	28 421 458	16 690 927	11 730 531
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<i>Ajouter (déduire)</i>			
<b>Immobilisations</b>			
Acquisition			
Infrastructures	(900 000)	(50 000)	(850 000)
Bâtiment	(18 146 933)	(11 100 152)	(7 046 781)
Véhicules	(14 547 000)	(7 677 617)	(6 869 383)
Systèmes technologiques et ameublement	(4 489 800)	(3 802 600)	(687 200)
Machinerie, outillage et équipements	(876 750)	(582 182)	(294 568)
	<b>(38 960 483)</b>	<b>(23 212 551)</b>	<b>(15 747 932)</b>
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement	3 838 900	3 669 663	169 237
<b>Affectations</b>			
Activités de fonctionnement	692 500	692 500	-
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	6 007 625	2 159 461	3 848 164
	<b>6 700 125</b>	<b>2 851 961</b>	<b>3 848 164</b>
	<b>(28 421 458)</b>	<b>(16 690 927)</b>	<b>(11 730 531)</b>
<b>Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales</b>	-	-	-



## 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 la 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 STL sur le réseau de transport métropolitain.

## Autres revenus

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

## CHARGES

### Salaires et avantages sociaux

Rémunération du personnel, incluant la contribution de l'employeur aux différents régimes gouvernementaux ainsi que les coûts associés aux programmes d'avantages sociaux conventionnés et futurs.

#### Avantages sociaux conventionnés :

Contributions de la STL aux différents programmes d'avantages sociaux offerts aux employés de la STL, notamment, les différents régimes d'assurance.

#### Avantages sociaux futurs :

Charges associées aux prestations de retraite, aux programmes d'avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi, offerts aux employés de la STL.

### 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 STL.

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

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

## **Entretien et réparation 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'expertise, comme les relations de travail et les services juridiques, administratifs et informatiques.

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

## **Autres charges d'exploitation**

Ensemble des autres charges reliées au fonctionnement de la STL. 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**

Frais d'intérêt sur les emprunts à court terme et frais bancaires.

Coûts de financement des emprunts à long terme de la STL 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

Coût en capital du remboursement de la dette à long terme contractée pour des activités d'investissement. Ce montant exclut la portion du capital qui est subventionnée.

## AFFECTATIONS

### Affectation – Activités d'investissement

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

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

#### Excédent de fonctionnement affecté

La STL 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 STL possède deux types de fonds réservés :

- ◆ **Fonds de roulement**

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

- ◆ **Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés**

La STL 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.