



2008  
Rapport d'activités

Imaginer...



*Société de transport de Laval*

# La **STL** en 2008

Nombre d'autobus

**228**

Kilomètres parcourus

**10 944 557**

Voyageurs transportés par jour

**54 000 en moyenne**

Passages par année

**19 675 883**

Heures d'opération

**420 605**

Terminus

**5**

Abribus

**426**

Arrêts

**2551**

Nombre de circuits

**44**

Kilomètres dans le réseau

**1 358**

Budget annuel de fonctionnement

**84 320 622 \$**

Employés

**685**

Points de vente des titres  
de transport

**48**

Assemblées du conseil  
d'administration

**23**

Infobus (horaires à l'arrêt)

**1 299**

## Mission

« Développer et offrir à Laval un service de transport collectif de qualité, qui répond aux besoins évolutifs de la communauté lavalloise, et ce, à un coût compétitif.

S'assurer que l'ensemble des modes de transport collectif sur son territoire soit bien intégré.

Promouvoir et contribuer au développement du transport durable sur son territoire. »

# La table des matières

Le mot du directeur général et du président du conseil d'administration .....	4
Le conseil d'administration .....	6
Le comité de direction .....	7
Imaginer jusqu'où nous pouvons aller ensemble .....	8
Faits saillants 2008 .....	9
Précurseur .....	13
Rouler vert .....	16
2008 – l'année de la carte <i>Opus</i> .....	18
Relever des défis au quotidien .....	24
La principale ressource de la STL : ses ressources humaines .....	30

## Le mot du directeur général et du président du conseil d'administration

### **L'année 2008 fut une année riche en projets et en réalisations pour la STL.**

Le déploiement de la *carte Opus* sur tout notre réseau a marqué une étape importante dans la modernisation de notre système de vente et de perception. Développée avec les autres organismes de transport de la région, la *carte Opus* facilite l'utilisation locale de nos services et permet d'assurer une meilleure fluidité des déplacements métropolitains. Ce produit de haute technologie a été implanté avec succès grâce à des qualités vieilles comme le monde et bien présentes chez tous nos employés : la détermination, l'imagination et le sens du service. Il y a eu bien plus que des puces électroniques dans ce projet, il y a eu surtout des personnes qui ont à cœur le succès de la STL. Nous les en remercions au nom de tous nos clients !

L'année 2008 nous a également permis d'avancer dans la réalisation de notre plan de développement de services. Dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif*, la STL aura ajouté 33 % de kilomètres de service sur son réseau à la fin de 2011. À la fin de 2008, nous en avons déjà ajouté environ 19 %. Nous sommes donc en bonne voie d'atteindre notre objectif. Soulignons que c'est la STL qui a élaboré le plan de développement le plus ambitieux de toutes les sociétés de transport du Québec.

Cet ajout de service vise évidemment à nous permettre d'attirer et d'accueillir plus de clients dans nos véhicules. Cet objectif demeure au cœur de nos préoccupations et constitue notre principale motivation dans nos efforts de modernisation et d'amélioration du réseau. L'année 2008 nous a permis de récupérer une grande partie des pertes que nous avons subies en 2007 avec l'ouverture des trois stations de métro à Laval. En effet, il est bon de rappeler qu'à l'ouverture de ces stations, le réseau d'autobus de la STL a perdu une partie importante de ses clients qui ont alors pu se rendre directement à pied, en vélo ou en voiture — sans utiliser nos autobus — aux trois nouvelles stations de métro.

L'automne 2008 nous a permis de constater un redressement très important de notre achalandage. Toutefois, l'arrivée de la récession a considérablement freiné cette progression dans les derniers mois de l'année, nos clients se déplaçant moins pour le travail, les loisirs ou le magasinage. Cet impact de la récession devrait se poursuivre pendant une bonne partie de 2009. Nous sommes toutefois confiants que les projets que nous mettons de l'avant aujourd'hui, et le service que nous ajoutons sur notre réseau, devraient nous permettre de traverser cette crise économique et d'en ressortir encore plus fort.

Avec le soutien de la Ville de Laval et l'engagement quotidien de nos employés, l'avenir de la STL nous semble des plus prometteurs.



**Pierre Giard**  
Directeur général

**Jean-Jacques Beldié**  
Président du conseil  
d'administration

# Le conseil d'administration

- 1 Jean-Jacques Beldié**  
Président, membre des comités de vérification, de planification, de finances et sur le transport adapté et conseiller municipal du district Laval-les-Îles
- 2 Robert Vanden Abeele**  
Administrateur et membre du comité sur le transport adapté
- 3 Pierre Cléroux**  
Administrateur, membre du comité de finances et conseiller municipal du district Sainte-Dorothée
- 4 Ginette Legault-Bernier**  
Administrateur, membre du comité de planification et conseillère municipale du district Abord-à-Plouffe
- 5 Sylvie Clermont**  
Vice-présidente et conseillère municipale du district Saint-Vincent-de-Paul
- 6 Lucie Hill Larocque**  
Administrateur, membre du comité de vérification et conseillère municipale du district Auteuil
- 7 Luc Guay**  
Administrateur et président du comité Qualité de service

En 2008, le conseil d'administration de la STL a tenu onze assemblées ordinaires et douze assemblées extraordinaires au cours desquelles 173 résolutions ont été adoptées.



# Le comité de direction

- 1 **Guy Picard**  
Directeur, Administration et planification d'entreprise
- 2 **Pierre Giard**  
Directeur général
- 3 **Kathy Dumortier**  
Directrice adjointe, Administration et planification d'entreprise, et trésorière
- 4 **Jacques Légaré**  
Directeur, Entretien et ingénierie
- 5 **Josée Prud'homme**  
Directrice, Ressources humaines
- 6 **Pierre Côté**  
Secrétaire corporatif
- 7 **Marie-Céline Bourgault**  
Directrice, Communications et marketing
- 8 **Sylvain Yelle**  
Directeur, Transport et qualité du service
- 9 **Pierre Lavigueur**  
Directeur, Planification et développement
- 10 **Marc Vendette**  
Directeur général adjoint, Maintien du patrimoine et projets majeurs



# Imaginer jusqu'où nous pouvons aller ensemble

En 2008, la Société de transport de Laval a poursuivi sa mission d'offrir un service de transport collectif de qualité aux quelque 20 millions de personnes voyageant annuellement sur son territoire.

Avec la vision qui la caractérise, elle a aussi innové et imaginé de nouvelles façons d'attirer plus de clients vers le transport collectif, tout en pavant la voie à des alternatives de transport plus respectueuses pour l'environnement. La STL s'inscrit aujourd'hui parmi les précurseurs à ce chapitre par l'originalité des solutions qu'elle développe et les moyens novateurs qu'elle met en place.

De plus, en concrétisant avec succès le projet *Carte à puce*, la nouvelle façon écologique de voyager à travers toute la région métropolitaine avec une seule carte, elle a fait la démonstration de son expertise et de celle de ses quelque 700 employés. Ceux-ci constituent l'une de ses plus grandes forces de même que son meilleur atout pour atteindre ses objectifs.



## Explorer...

Envisager des dessertes plus rapides de même qu'une plus grande fréquence de service dans l'axe du boulevard Pie-IX et de l'autoroute des Laurentides. Imaginer la possibilité d'implanter un réseau de trolleybus sur son territoire afin de devenir la septième ville en Amérique du Nord à mettre en place ce mode de transport collectif. Considérer des matériaux verts pour l'agrandissement de son garage de façon à préserver l'environnement. Autant de projets porteurs d'avenir qui ont été à l'étude tout au cours de l'année et qui auront des impacts significatifs sur l'achalandage et pour la réduction des GES.



# Réaliser

## Faits saillants 2008

### Augmentation de l'achalandage

---

**6,4** pour cent d'augmentation de l'achalandage. C'est le sommet atteint au mois d'octobre. À la fin de 2008, l'augmentation s'établissait en moyenne à **2,08** pour cent, une performance qui dit bien l'appréciation de la clientèle face au nouveau réseau.



N'eut été du ralentissement économique et de la baisse du prix de l'essence en fin d'année, c'est une hausse de plus de 6% qu'aurait connu l'achalandage de la STL à l'automne 2008. En redéployant son réseau autour des nouvelles stations de métro, en créant six nouvelles lignes, en augmentant les fréquences et en adoptant une structure tarifaire innovante, la STL a su faire face à la baisse de l'achalandage occasionnée par l'arrivée du métro et répondre avec maestria aux attentes de sa clientèle.

### Augmentation de 1,4% de la ponctualité

---

La ponctualité des autobus a continué de s'améliorer et est passée de 87% en 2007 à 88,4% en 2008. La STL vise toujours que 90% de sa clientèle montent à bord d'un autobus qui s'est présenté à l'arrêt avec moins de 5 minutes de retard, sans être à l'avance. Advenant un manquement à cette promesse dans un contexte normal d'exploitation, la STL a poursuivi son engagement à faire parvenir un billet d'autobus utilisable sur le réseau régulier.



## Diminution importante du nombre de plaintes



En 2008, les plaintes rattachées à la courtoisie, au service à la clientèle, à la sécurité et à la conduite ont diminué de 10 %, alors que les plaintes de toute nature ont connu une baisse de 13 %.

Ces baisses importantes sont attribuables notamment au programme de supervision des chauffeurs qui s'est poursuivi tout au cours de 2008. Des rencontres avec chacun d'entre eux ont permis de discuter de leur performance et de développer des pistes d'amélioration.

Les normes de qualité de service touchant la courtoisie, la qualité de l'information, la conduite sécuritaire et en douceur de même que la prise en charge des aspects insatisfaisants ont également été revues au cours de l'année 2008. Ces normes ont été partagées avec l'ensemble des chauffeurs et des superviseurs qui ont reçu une formation en lien avec celles-ci. Quant aux nouveaux chauffeurs, ils ont bénéficié de deux journées supplémentaires de formation, pendant lesquelles ils ont été jumelés avec des chauffeurs plus aguerris, afin de faire l'expérience de la conduite et du service selon ces nouvelles normes.

2008	
Ponctualité	1313
Courtoisie	424
Propreté	123
Conduite/sécurité	240
Demande <i>service réseau</i>	663
Justesse de l'information	73
De toute nature	167

2007	
Ponctualité	1577
Courtoisie	462
Propreté	134
Conduite/sécurité	254
Demande <i>service réseau</i>	1576
Justesse de l'information	102
De toute nature	175



## Les clients de demain

---

Les jeunes d'aujourd'hui sont les clients de demain, et la STL met tout en œuvre pour leur faciliter l'accès au transport collectif. Au printemps 2008, elle renouvelait jusqu'en 2012 son entente avec la *Commission scolaire de Laval* et, jusqu'en 2013, celle avec la *Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier*. Ce faisant, elle permet à plus de 5500 étudiants de se rendre et de revenir de l'école par le transport public.



## 44<sup>e</sup> circuit

---

En janvier, à la suite de l'abandon par l'Agence métropolitaine de transport de *l'Express métropolitain Le Carrefour*, la STL mettait en place son 44<sup>e</sup> circuit, soit le 902 *Le Carrefour* qui assure une desserte rapide entre le terminus *Le Carrefour* et la station de métro Côte-Vertu.



## Circuits communautaires

La STL a également poursuivi ses efforts afin d'améliorer le service offert par les circuits communautaires, essentiellement conçus pour répondre à des besoins locaux souvent exprimés par les aînés. Ainsi, le service a été bonifié sur les circuits communautaires 103 et 104 et un projet pilote de ligne de quartier (804) a vu le jour dans le secteur Sainte-Dorothée. Cette ligne a la particularité d'être coordonnée avec les horaires des points d'intérêts locaux, tels que la bibliothèque, le centre communautaire et l'église.

## Méto Montmorency

Grâce à la création du nouveau circuit de *taxi collectif T-16*, la STL assure désormais une liaison directe entre la *Cité de la biotechnologie* et le méto *Montmorency*. Elle a, de plus, amélioré l'accessibilité au méto *Montmorency* tout en réduisant les temps de parcours de ces clients qui ne se rendent pas au méto, par le réaménagement des arrêts des circuits 42 et 63 à proximité du terminus *Montmorency*.



# Précurseur

## Audace et imagination à Laval

### ■ Des tarifs adaptés aux enfants et au smog

La Société de transport de Laval (STL) fera preuve d'audace et d'imagination en 2008 pour accroître sa clientèle: les jours de smog, tous les tarifs seront ramenés à 1 \$ dans l'espoir que les gens laisseront les autos à la maison.

Mais les nouveautés 2008 ne s'arrêtent pas là: le transport en commun sera gratuit les fins de semaine pour tous les enfants âgés de 12 ans et moins accompagnés de leurs parents.

cyberpresse.ca

Le vendredi 04 juillet 2008

#### La STL, un exemple à suivre

La Société de transport de Laval se distingue des autres agences de la région depuis le début de l'année, grâce à la mise sur pied de mesures incitatives originales. En voici quelques exemples.

> Plutôt que d'augmenter les tarifs, la STL les a réduits le 1er janvier dernier. Du coup, la liasière de 8 tickets est passé de 21 \$ à 18 \$, et le paiement au comptant, de 3 \$ à 2,50 \$.

> Jusqu'au 2 septembre prochain, la STL réduira son tarif de 2,50 \$ à 1 \$ dès qu'Environnement Canada émettra un avis de smog en raison d'une mauvaise qualité de l'air.

> Tout adulte qui paye son passage, la fin de semaine et les jours fériés, a le droit d'être accompagné de trois enfants (11 ans et moins), sans qu'aucun n'ait à assumer le coût de son déplacement.

> Grâce à un programme géré par l'AMT, les propriétaires de vieilles bagnoles ont droit à des titres mensuels gratuits dès qu'ils décident de la mettre au rancart. Cela pour contrer le fait que les véhicules âgés de plus de 10 ans sont responsables de 50 % des émissions polluantes, bien qu'elles ne constituent que 10 % du parc automobile.

## Révision de la politique tarifaire et améliorations du service

Au début de 2008, la STL mettait en place la stratégie tarifaire annoncée à la fin de 2007 et réduisait son tarif unitaire de 17 %. Du même souffle, elle offrait la gratuité pour les enfants accompagnés d'un adulte payant le tarif *ordinaire* – maximum trois enfants, les jours fériés de même que les fins de semaine.

Cette stratégie, sans précédent au Québec, était appuyée par une hausse de service de 2,7 % qui s'ajoutait à celle de 16 % déjà consentie aux utilisateurs lors de l'ouverture du métro en 2007.

De nombreux médias et organismes environnementaux ont salué cette initiative visant à encourager une plus grande utilisation du transport en vieilles bagnoles à Laval.

## Tarif étudiant: accessible jusqu'à 25 ans



**Forum Jeunesse Laval  
CRÉ DE LAVAL**

### Transports en commun: Laval etonne

Nathalie Collard

En présentant son budget pour 2009, la Société de transport de Laval a annoncé des mesures pour inciter davantage de jeunes à utiliser les transports en commun. La cible: les jeunes âgés entre 22 et 25 ans. Il semblerait que c'est à cet âge qu'on troque la passe d'autobus pour les "clés de char"...

Dès janvier, les étudiants jouiront donc d'une réduction de tarif de presque 20%.

Parmi les autres mesures dévoilées: une baisse de tarif de 2,60 \$ à 1 \$ les jours de smog.

L'an dernier, la STL avait adopté des mesures pour améliorer le service aux heures de pointe en plus d'offrir le transport gratuitement aux enfants qui voyagent avec leurs parents durant la semaine. Résultat: une hausse de 6,4 % de la fréquentation.

La STL a également annoncé des partenariats avec Vélo-Québec (pour encourager les Lavallois à pédaler) ainsi qu'avec un réseau de co-voiturage (on pourra se trouver un ou des partenaires de co-voiturage sur le site internet de la STL).

Bref, beaucoup de dynamisme et d'innovation à la STL.

Poursuivant sur sa lancée, la STL a annoncé, le 17 décembre dernier, que son tarif *étudiant* serait accessible jusqu'à 25 ans plutôt que jusqu'à 21 ans à compter de janvier 2009. Un autre incitatif de taille pour faire le choix du bus.

«Les jeunes comptent parmi les grands utilisateurs du transport en commun et cette stratégie les incitera à demeurer des clients, tout en contribuant à les fidéliser.»

*Jimmy Ung, président du Forum jeunesse Laval.*



## Offensive pour le transport actif

Toujours en lien avec sa mission de promouvoir et de contribuer au développement du transport durable sur son territoire, la STL lançait, à la fin de 2008, une offensive inédite. En association avec *Vélo Québec*, le *Réseau de Covoiturage*, *Communauto* et l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique*, elle annonçait la mise en place d'ententes qui permettront d'offrir un éventail complet d'alternatives à l'usage solo de la voiture à Laval, dès le début de 2009.

En s'associant à des organismes qui oeuvrent tout comme elle à offrir des solutions de transport plus respectueuses pour l'environnement, la STL démontre encore une fois son ouverture et son avant-gardisme dans la recherche de solutions dans la lutte aux gaz à effets de serre.



## Les groupes environnementaux saluent l'Alerte au smog

Du 1<sup>er</sup> juin au 2 septembre 2008, la STL a offert aux Lavallois de voyager pour 1\$ seulement lorsqu'un avertissement de smog était émis par *Environnement Canada*.

L'initiative, qui avait pour but d'attirer une nouvelle clientèle, a été saluée par les groupes environnementaux, dont l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique* (AQLPA).



« La STL est en train d'écrire un chapitre important dans la lutte contre la pollution », a-t-elle souligné. La Société estime que cette mesure peut permettre de retirer jusqu'à 300 voitures de la circulation les jours de smog.

Même s'il n'y a pas eu de smog estival en 2008, cette initiative demeure essentielle. La STL s'est engagée à la remettre en vigueur pendant l'été 2009.

### Week-end chaud et humide en vue

En cas d'alerte au smog, le coût d'un trajet en autobus sera réduit à 1 \$ à Laval

**RISTAN PÉLOQUIN**

En période des vacances de plein air, les Lavallois se mobilisent, mais en partie occasionnellement. C'est pourquoi l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) a demandé à la Société de transport de Laval (STL) de réduire le coût des trajets en autobus pendant les jours de smog. Cette mesure sera mise en place dès le début de l'été 2009.

**PHOTO COURTESY JACQUES PELLISSIER**

Le beau temps d'été a permis aux cyclistes de faire le dernier étape de Tour de France Montréal à Mont-Saint-Hilaire dans les conditions favorables.

« Ces conditions augmentent le risque de smog, ce qui est une préoccupation majeure pour les Lavallois. Par conséquent, il est important que la STL réduise le coût des trajets en autobus pendant les jours de smog, ce qui permettra de réduire le nombre de voitures en circulation et de réduire les émissions de gaz à effet de serre », a déclaré le président de l'AQLPA, Jean-François Gauthier.

« Cette mesure est une excellente initiative de la STL qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de l'air. Nous sommes convaincus que cette mesure sera saluée par les Lavallois et qu'elle contribuera à réduire le nombre de voitures en circulation pendant les jours de smog », a déclaré le président de la STL, Jean-François Gauthier.

« Cette mesure est une excellente initiative de la STL qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de l'air. Nous sommes convaincus que cette mesure sera saluée par les Lavallois et qu'elle contribuera à réduire le nombre de voitures en circulation pendant les jours de smog », a déclaré le président de l'AQLPA, Jean-François Gauthier.



# ROULER VERT

## Carburer au biodiesel



Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, les 228 véhicules composant le parc de la STL font le plein avec de l'essence composée de biodiesel B5 provenant du recyclage d'huile de cuisson usée et de gras animal.



L'utilisation de ce carburant permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 926 tonnes par année, ce qui équivaut au retrait de 200 voitures parcourant 20 000 kilomètres chacune annuellement. Il s'agit là d'un apport important pour la réduction des GES et la STL poursuivra dans cette voie.

« Le choix du biodiesel s'inscrit dans une perspective de développement durable et démontre, une fois de plus, la contribution positive du transport collectif à la qualité de l'environnement. »

*Jean-Jacques Beldié, président*



# Des véhicules hybrides pour les superviseurs

Les véhicules de service des superviseurs ont été remplacés en 2008 par des véhicules hybrides. Grâce à cette acquisition, la STL prévoit réduire d'environ 29 000 litres sa consommation annuelle de carburant pour les sept véhicules composant ce parc.



# Conduite écologique

Former de plus en plus de chauffeurs à la conduite écologique, voilà le mouvement amorcé en 2008. Celui-ci a débuté avec la formation des superviseurs qui ont appris la façon d'effectuer des départs et des arrêts en douceur, d'anticiper les mouvements de la circulation, de prévoir les changements de feux de circulation, d'utiliser le ralentisseur et de minimiser la marche au ralenti pour un effet positif sur la qualité de l'air.





## Un déploiement très satisfaisant

C'est le mercredi 1<sup>er</sup> octobre que le système de perception de la carte à puce est entré officiellement en fonction sur le territoire de la STL, et que la carte *Opus* avec photo est devenue la carte officielle des clients utilisant des tarifs *réduit* ou *étudiant*. Le samedi 1<sup>er</sup> novembre, c'était au tour de tous les clients voyageant à tarif *ordinaire* de se prévaloir de ce tout nouveau mode de perception.

Ainsi, il aura fallu moins de deux mois à la STL pour munir une grande partie de ses 40 000 clients d'une carte à puce. Un défi colossal qu'elle a su relever haut la main, grâce à l'implication de tous les services et, plus particulièrement, la direction de l'Administration et de la planification d'entreprise, qui ont été mis à contribution tout au cours de l'année 2008. Les services des Systèmes d'information et des Finances ont, notamment, participé à la réalisation de plusieurs interfaces, pour ce qui est des tests et de la mise à jour des processus d'affaires, sans compter le développement d'un nouveau module de facturation des agences autorisées à vendre des titres de transport.



**Passez facilement !**



La **carte à puce** est **indispensable, durable** et **simple** à utiliser...



- Déposez votre carte OPUS sur la cible
- Attendez le signal

Imaginez l'avenir de nous ensemble

# Testée par les employés



C'est au printemps 2008 que les tests permettant de valider le fonctionnement de cette nouvelle technologie ont débuté. Les quelque 700 employés de la STL de même que certains clients choisis y ont participé et ont fait l'expérience d'acheter, d'utiliser et de recharger une carte à puce.

# Convertir 50 points de vente

Les premiers mois de 2008 ont aussi permis de faire l'installation et l'essai des nouveaux terminaux points de vente (TPV) dans les quelque 50 points de vente de Laval accrédités par la STL. Ce travail important a été accompagné d'une formation du personnel de ces établissements.

Des séances de formation ont également été offertes aux chauffeurs et aux préposés du *Centre contact clients*. Ces personnes ont aussi pu bénéficier, quelques jours avant l'arrivée des premiers clients pilotes, de la mise en place d'un kiosque d'information où des superviseurs leur ont remis un aide-mémoire et ont répondu à leurs questions.



«Tous les commentaires recueillis auprès des chauffeurs sont unanimes : l'arrivée de la carte à puce CPCT (pour carte à puce commune de transport) vient faciliter grandement leur travail.»

*Bonjour!express – édition du 9 avril 2008*



Aide-mémoire, documents de formation, jeu de cartes avec questions et réponses, affiches, dépliants, activités de lancement et de reconnaissance, rien n'a été négligé pour informer, mobiliser et former les employés de la STL. Quant aux clients, ils ont été avisés de l'arrivée d'Opus grâce, entre autres, au site Internet, aux panneaux publicitaires ou par les médias écrits de Laval. Ils ont également pu rencontrer les membres des brigades de la STL et de l'AMT pendant les premiers jours d'implantation. Ces brigades sont aussi allées à la rencontre des aînés et des étudiants tout au cours de l'été afin de préparer les offensives de l'automne.

« Pour faciliter l'implantation de ce nouveau système, notre stratégie de communication a reposé sur la promotion, l'information et l'accompagnement de la clientèle. Tout a été mis en œuvre pour que les clients adhèrent à cette nouvelle technologie. »

*Marie-Céline Bourgault, directrice des Communications et du marketing*

# Abandon de la carte magnétique

Prévue à l'origine pour accommoder les utilisateurs occasionnels du réseau de la STL qui défrayaient leur droit de passage avec des billets papier à tarif *ordinaire*, l'implantation de la carte magnétique contenant huit billets a dû être abandonnée en cours d'année.

C'est le grand nombre de problèmes rencontrés pour son utilisation qui a forcé les responsables à faire marche arrière. Les clients désirant se procurer des billets ont été invités à les charger plutôt sur une carte *Opus* qui, en plus des titres de transport mensuels, peut aussi contenir des billets. Il est également toujours possible d'acquitter son droit de passage en espèces, puisque les boîtes de perception de la STL continuent à accepter la monnaie exacte.



**Faites le plein selon vos besoins!**

Pouvant contenir jusqu'à 4 titres de transport différents à la fois, la carte OPUS est le support pour charger des **titres mensuels** ainsi que des **billets à tarif ordinaire ou réduit. Plus de titres papier!**

La carte OPUS, c'est la façon **écologique** de voyager

Offerte en promotion au coût de 3,50 \$

Plus de renseignements sur [www.cartepus.info](http://www.cartepus.info)

Les billets de papier ne seront plus en vente à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009. Ils seront acceptés dans les véhicules de la STL jusqu'au 31 mars 2009.

STL  
Service aux usagers  
450 688-0520  
[www.stl.laval.qc.ca](http://www.stl.laval.qc.ca)

## Vente et perception: des solutions propres au transport adapté

Les clients réguliers du transport adapté qui empruntent également les autobus et le métro ont été invités, eux aussi, à se procurer une carte *Opus* pour y charger des titres mensuels.

Cependant, afin de répondre aux besoins particuliers d'une partie de cette clientèle qui utilise exclusivement les services de transport adapté, la STL a développé des solutions propres à celle-ci en parallèle avec l'implantation de la carte *Opus*.



Utilisateurs du transport adapté  
**On simplifie vos déplacements!**

Service de transport adapté  
STL

## Abonnement virtuel

Depuis 2008, la STL offre aux utilisateurs du transport adapté la possibilité de se prévaloir de l'abonnement virtuel, qui leur permet d'acquitter leur droit de passage mensuel facilement et rapidement, par la Poste. Cette façon de faire supprime les risques de perte, de vol ou d'oubli et élimine la manipulation d'un titre puisque, dès la réception de leur chèque, la STL note au dossier du client que son paiement pour le mois est acquitté et en avise le chauffeur.

## Billets

Le Transport adapté est l'un des réseaux où subsiste encore les billets de papier. Ceux-ci ont été conservés afin d'accommoder la clientèle qui emprunte occasionnellement ce service. La STL poursuivra la vente de ces billets à travers un réseau de dépositaires identifiés.

# Franc succès

Les Lavallois se sont adaptés avec facilité au nouveau système. Sur les 30 000 cartes *Opus* distribuées à la fin de 2008, on comptait moins de 50 appels pour signaler des problèmes. Tout le mérite en revient aux équipes de la STL, qui ont travaillé avec constance et détermination pour mener à bien ce projet d'envergure et faire en sorte que des milliers de clients puissent désormais se déplacer partout à travers les réseaux de Laval, de Montréal, de Longueuil et de l'AMT avec une seule carte.

« Le projet dans son ensemble représente pour nous des investissements globaux de 8 M\$. Ces investissements seront profitables à moyen et à long termes, puisque le nouveau système va nous permettre de récupérer des sommes perdues chaque année en raison de la fraude. »

*Pierre Giard, directeur général*

# Relever les défis au quotidien

## Réorganisation

---

Nouvelle structure pour la direction Transport et qualité du service dont certains superviseurs sont désormais dédiés à des dossiers venant en appui aux opérations comme la sécurité routière, la qualité de service, la formation ou les communications. Il en résulte une plus grande efficacité qui a notamment permis de diminuer le délai de traitement des plaintes. Celui-ci est passé de seize jours au début de 2008, à moins de sept jours à la fin de l'année.

## Révision du processus de traitement des plaintes

---

Révision du processus de traitement des plaintes du *Centre contact clients*, afin d'optimiser le travail des téléphonistes. Ceux-ci ont maintenant en main des scénarios leur permettant de résoudre les problématiques à la source, pour une diminution notable des délais de traitement.



Équipe du Centre contact clients :  
Jocelyne Latendresse, Nicole Gaudreault et Marie-Josée Carobene Manco



## Audit

---

Afin de s'assurer de la compréhension et de l'application uniforme des consignes opérationnelles, la direction du *Transport et qualité du service* a mis en place, tout au cours de l'année, plusieurs activités d'audit sur le réseau. Celles-ci ont porté notamment sur le rapport de vérification avant départ, la ponctualité et sur l'utilisation des téléphones cellulaires au volant.

## Enquête *Origine-Destination*

---

À l'automne 2008, la STL a participé à la grande enquête régionale *Origine-Destination*. Quatre pour cent (4 %) de la population de la grande région métropolitaine a répondu à ce sondage sur ses habitudes de déplacement, quel que soit le mode utilisé. Cette enquête permet de mettre à jour la demande globale de transport, de mesurer la part de marché du transport collectif et sert de base aux simulations qui permettront d'évaluer la pertinence des projets de transport envisagés sur le territoire.

## Transport adapté

---

Mise en place d'un système de suivi des plaintes du côté du Transport adapté qui a permis d'identifier les forces et les faiblesses du service et d'apporter rapidement les correctifs qui s'imposent. Des rencontres mensuelles avec les transporteurs de même qu'avec l'*Association lavalloise pour le transport adapté* (ALTA) donnent également des résultats probants, en permettant de mettre en place des solutions pour améliorer, entre autres, la ponctualité des véhicules.

Révision également et amélioration des paramètres du système de répartition afin d'offrir une plus grande qualité de service et une meilleure performance, grâce à une bonification des circuits. Il en résulte un meilleur jumelage des déplacements.

Du côté des véhicules de la *Co-op des propriétaires de taxi de Laval*, un système de répartition automatisé a, par ailleurs, été développé et mis en place. Ce système permet de transmettre, de façon rapide et directe, les demandes détaillées de transport et d'améliorer grandement la ponctualité.

## Projet Sûreté Transit

En décembre 2008, dans le cadre du programme *Sûreté Transit*, un programme pan-canadien pour contrer le terrorisme subventionné par *Transport Canada*, la STL mettait la main au dernier module de son plan de Sûreté et de continuité des opérations.

Ce plan, qui propose entre autres une étude de vulnérabilité, une analyse de risques, un guide de procédures et la mise en place d'une cellule de crise, a été élaboré en collaboration avec le *Département de police de Laval*, le *Service de protection des citoyens*, celui de la *Prévention des incendies* de même que la *Sécurité civile*. L'équipe de la *direction générale adjointe, Maintien du patrimoine et projets majeurs*, s'est vue remettre un certificat d'excellence par *Transport Canada* pour la qualité du travail accompli.



Sur la photo, de gauche à droite :

André Sauvé, *inspecteur régional sûreté, Transport Canada*

Marie-Claude Lavoie, *chef Infrastructures, STL*

Marc Vendette, *directeur général adjoint, Maintien du patrimoine et projets majeurs, STL*

Annette Aucoin, *gestionnaire programme des ententes, Transport Canada*

Danielle Bruyère, *agente des programmes, Transport Canada*

## Système d'aide à l'exploitation : phase 2

---

Le nouveau système d'aide à l'exploitation (SAE), implanté dans les autobus en 2007 et qui permet notamment aux chauffeurs d'être en tout temps en contact avec la centrale de la STL, est entré dans sa phase 2 en 2008 avec la mise en place d'un logiciel qui permettra, notamment, le suivi de l'adhérence à l'horaire à compter du printemps 2009.

Offrant au chauffeur la possibilité de faire des appels prioritaires en cas de besoin, de transmettre ou de recevoir des messages texte ou de demander qu'un contremaître ou qu'un superviseur communique rapidement avec lui par cellulaire, la console MDT est une véritable révolution qui facilite grandement les opérations et viendra, à plus ou moins court terme, renforcer la qualité du service à la clientèle.

En tant que première société de transport dans la région montréalaise à implanter ce système, la STL se positionne de nouveau à l'avant-garde. Elle salue l'apport et la coordination de nombreux services de l'entreprise qui ont maîtrisé à la perfection cette nouvelle technologie, dont les chauffeurs qui ont permis de faire des essais en service tout au long du processus de même que le personnel d'entretien dont les interventions en temps et en qualité, ont permis une implantation réussie et d'offrir un support technique de qualité avec le fournisseur.

## L'ATUQ souligne le travail de la STL

---

À l'occasion du 25<sup>e</sup> anniversaire de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), André Benoît et Marcel Levasseur recevaient le prix *Réalisations exceptionnelles* dans le cadre du projet SAE. En compagnie des membres de leur équipe, ils ont su respecter les délais dans la mise en œuvre de ce projet présentant des aspects complexes sur le plan technologique.



Sur la photo, de gauche à droite :  
André Benoît, contremaître, Support technique et formation  
Marcel Levasseur, électricien  
Jean-Jacques Beldié, président

# Acquisition et prévention du côté du matériel roulant...

En 2008, la STL a procédé à l'acquisition et à la mise en service de 17 nouveaux autobus. Tous ces nouveaux véhicules ont été dotés du nouveau *système d'aide à l'exploitation* de même que des nouvelles pellicules antigraffitis conçues pour les fenêtres.

Dans le cadre du projet SAE, un module Wi-Fi a également été installé dans tous les véhicules afin de permettre de les localiser rapidement dans le garage.

Mise en place d'un programme d'entretien préventif des structures d'autobus à plancher surbaissé pour les 14 autobus datant de l'année 2000. Consistant au nettoyage, à l'entretien et à l'application d'un enduit protecteur contre la corrosion, ce programme permet de prolonger la durée de vie de ces véhicules.

Même objectif pour le programme de réfection des portes de 35 autobus datant des années 2000 à 2004. Celles-ci ont fait l'objet de travaux pour assurer leur bon fonctionnement.

Un nouvel outil pour le serrage des roues a également été acquis. Permettant d'améliorer la précision et la qualité des opérations de serrage, ce nouvel outil a fait l'objet d'une formation auprès des employés d'entretien.



## ...des infobus et des projets du côté des infrastructures

Afin d'améliorer l'information offerte à la clientèle, la STL a procédé en 2008 à l'installation de cent nouveaux infobus à travers tout le réseau.

Toujours dans le même but, elle a également piloté le dossier de financement et d'appel d'offres du projet d'implantation d'un système d'information aux voyageurs en temps réel. Ce projet ambitieux permettra, notamment, de mettre en place des afficheurs électroniques aux arrêts les plus importants du réseau. Ceux-ci afficheront une estimation précise du temps d'arrivée du prochain véhicule. Leur mise en fonction est prévue pour 2010, et constituera une amélioration marquée pour les clients de la STL.

Finalement, la clientèle pourra profiter, au cours des prochaines années, de la mise en place de nouveaux abribus. Les paramètres d'un programme visant leur remplacement ont été déterminés et validés en 2008.



# La principale ressource de la STL : ses ressources humaines

## Sondage 2008

### Le sentiment d'appartenance au premier rang

Parce que la STL souhaite offrir à son personnel un milieu de travail sain et stimulant, propice au bien-être de chacun et à une prestation de service de qualité, elle a tenu pour une troisième année un sondage portant sur le plan de satisfaction au travail et sur sa capacité à satisfaire les besoins des clients.

Les résultats de ce grand sondage, mené en collaboration avec les unités syndicales, ont permis de brosser un portrait du climat de travail dans les différents services. Dans presque tous les départements, c'est le sentiment d'appartenance qui occupe le premier rang, un résultat qui démontre bien la fierté de travailler à la STL et de participer à sa réussite.

Tous les résultats ont été partagés avec les gestionnaires de l'entreprise qui ont pour mandat de mettre en place des plans d'action, afin de répondre aux problématiques soulevées par les employés, parmi lesquelles la reconnaissance occupe la première place.



## 42 projets inscrits au Programme triennal d'immobilisations (PTI)

Les nouvelles modalités d'application du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP), ainsi que la création du *Fonds d'investissement en transport collectif* (FITC), ont eu un impact majeur sur la STL.

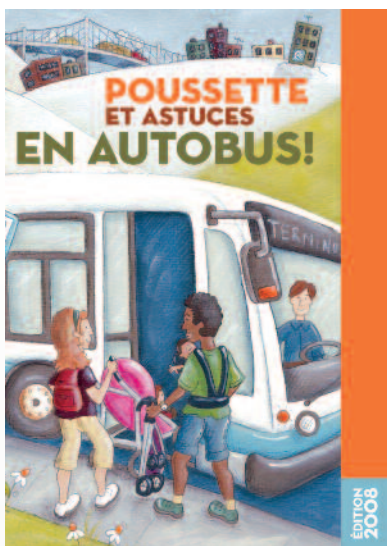
Selon les nouvelles modalités du PAGTCP, plusieurs types d'équipements et certains logiciels d'exploitation sont maintenant admissibles à une subvention. Les équipements et logiciels pouvant en bénéficier seront donc évalués.

D'un autre côté, l'introduction du FITC a permis de devancer la mise en œuvre de plusieurs projets à la STL. En 2008, le *Programme triennal d'immobilisations* (PTI) de la Société en comptait 42.

Au cours de l'année, la direction a aussi développé, de concert avec l'ensemble des directions de l'entreprise, un processus de gestion de portefeuille de projets, afin d'assurer une parfaite maîtrise de ses investissements. Cette initiative lui a également permis d'accélérer le traitement de ses dossiers dans le cadre du PAGTCP.

### Politique révisée sur le harcèlement et la violence au travail

Adoptée le 15 juillet, la nouvelle politique de prévention en matière de harcèlement et de violence au travail a été partagée avec l'ensemble des gestionnaires durant les derniers mois de l'année. Élaborée à partir de deux anciennes politiques portant respectivement sur le harcèlement et la violence, la nouvelle politique comporte de nombreuses mises à jour et a été simplifiée et enrichie pour une meilleure appropriation de la part de tous.



### Bébé voyage

À l'automne 2008, la STL participait avec l'organisme 123 Go à la rédaction d'un document destiné aux parents voyageant en transport en commun avec une poussette, afin de rappeler les consignes en vigueur pour des déplacements en toute sécurité.

# Absentéisme

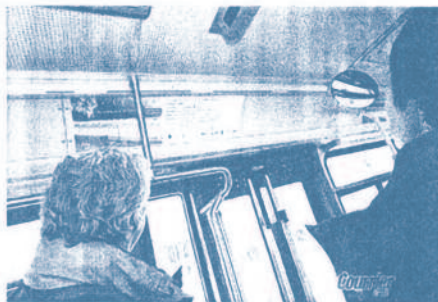
Pour la deuxième année consécutive, la STL a enregistré une réduction de son taux d'absentéisme. De 8,83 % en 2006, celui-ci est passé à 8,71 % en 2007 et à 8,4 % en 2008, un résultat appréciable.

## La gratuité rapporte 7 200 \$ au comité *Boomerang*

C'est près de 7 200 \$ qui ont été recueillis les 24 et 31 décembre dans les autobus de la STL, alors que la gratuité était offerte sur l'ensemble du réseau pour remercier les clients et pour appuyer les campagnes de prévention contre l'alcool au volant. Comme le veut la tradition, la STL invitait ses clients à déposer dans les boîtes de perception le montant qu'ils désiraient, afin d'offrir des déjeuners-collations aux élèves issus de milieux défavorisés de quelques écoles de Laval.

## La poésie prend l'autobus

À Laval et Bruxelles, la poésie prendra l'autobus et le métro jusqu'au 18 mai! Une grande collaboration a été mise en branle entre des éditeurs belges et québécois, combinée à une entente entre les sociétés de transports de Bruxelles et de Laval. Ici, 60 autobus de la STL disposeront de 10 poèmes, dont deux provenant d'écrivains belges. Chaque vers de *La poésie prend le métro et le bus* paraît sur une affiche aux couleurs de la ville, représentant la rive lavalloise de la rivière des Prairies.





# Apprendre à partager la route

Du 29 septembre au 3 octobre, la STL, le Département de police de Laval et l'AMT ont uni leurs efforts pour améliorer les conditions de circulation. Ensemble, ils ont tenu plusieurs activités auprès de la population afin de la sensibiliser à l'importance de respecter les règlements et de partager la route avec courtoisie, dans le but d'assurer la sécurité de tous et le maintien d'une fluidité de la circulation.

## **Gala 2008** **reconnaissance**

# Reconnaître l'excellence

La qualité du travail, l'assiduité, la ponctualité de même que les années de service et les départs à la retraite ont été soulignés lors d'un grand gala reconnaissance, qui s'est tenu pour la première fois le 14 novembre. L'occasion était aussi belle de voir et d'entendre les talents de plus d'une dizaine d'employés venus chanter, jouer d'un instrument de musique ou exposer des toiles. L'événement a attiré plus de 350 personnes et a suscité un très grand enthousiasme. Cette reconnaissance de l'excellence se veut désormais un rendez-vous pour tous les employés de la Société.





## Gala 2008 reconnaissance

# Prix Excellence

## Qualité du travail

Ponctualité exceptionnelle depuis les 8 dernières années  
Benoît Forest

Ponctualité exceptionnelle en 2007-2008  
Boris Pirinchiev

Réalisation exceptionnelle  
André Benoît  
Marcel Levasseur

Assiduité exceptionnelle depuis les 11 dernières années  
Antoine Lalonde



Aucun accident au volant depuis les 9 dernières années  
et  
Ponctualité exceptionnelle depuis les 8 dernières années  
Daniel Sirois

Aucun accident au volant depuis les 9 dernières années  
Sylvain Binette  
Michel Pelland

# 2008

Imaginer...



*Société de transport de Laval*

# États. financiers

Société de transport de Laval  
au 31 décembre 2008



*Société de transport de Laval*

# États financiers

31 décembre 2008

## Table des matières

Responsabilité de la direction dans la préparation des états financiers.....	1
État des activités financières de fonctionnement et d'investissement.....	2
État de la situation financière.....	3
État de l'évolution de la situation financière.....	4
État des activités financières de fonctionnement à des fins budgétaires.....	5
État des activités financières d'investissement à des fins budgétaires.....	6
État du surplus accumulé.....	7
État des fonds réservés.....	8
État des montants à pourvoir dans le futur.....	9
Notes complémentaires.....	10
Annexes.....	25

# Responsabilité de la direction

## dans la préparation des états financiers

Les présents états financiers de la Société de transport de Laval ont été préparés par la direction qui est responsable de l'intégrité et de la fidélité de l'information présentée, y compris des montants qui doivent nécessairement être fondés sur le jugement et des estimations.

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, lesquelles sont fondées sur les principes comptables généralement reconnus recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut canadien des comptables agréés. Ils ont été préparés afin de satisfaire à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., chapitre S-30.01).

Afin de s'acquitter de sa responsabilité à l'égard de l'intégrité et de la fidélité des états financiers, la Société maintient les systèmes de contrôle interne requis et conçus pour s'assurer que toutes les opérations sont dûment autorisées, que des registres adéquats sont tenus et que l'actif de la Société est bien protégé.

Le conseil d'administration voit à ce que la direction assume sa responsabilité en matière d'information financière par l'entremise d'un comité de vérification. Le comité de vérification revoit les états financiers et recommande au conseil d'administration de les approuver. Le vérificateur interne, le vérificateur de la Ville de Laval ainsi que les vérificateurs externes désignés par le conseil d'administration peuvent, en toute liberté et en toute indépendance, rencontrer le comité de vérification.

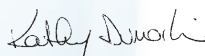
Laval, Québec.  
Le 3 avril 2009.

Le directeur général,



**Pierre Giard**

La trésorière et directrice adjointe des Services administratifs,



**Kathy Dumortier, CA**

# État des activités financières de fonctionnement et d'investissement

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	Note	2008 \$	2007 \$
<b>Revenus</b>			
Contribution de la Ville de Laval		46 193 800	46 022 600
Usagers	4	26 911 367	26 376 764
Subventions du gouvernement du Québec	5	20 500 881	10 890 521
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	6	2 254 046	2 338 137
Autres revenus	7	4 323 420	3 793 677
		<b>100 183 514</b>	<b>89 421 699</b>
<b>Dépenses de fonctionnement</b>			
Administration générale		8 450 143	8 350 337
Transport régulier		39 105 972	37 736 397
Transport adapté		5 806 129	5 206 484
Carburant		7 627 358	5 661 512
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	6	5 612 431	5 584 002
Entretien des autobus et infrastructures		14 753 678	15 193 400
Frais de financement		2 519 789	2 127 343
		<b>83 875 500</b>	<b>79 859 475</b>
<b>Résultats avant dépenses d'immobilisations et financement</b>		<b>16 308 014</b>	<b>9 562 224</b>
<b>Dépenses d'immobilisations</b>			
Dépenses d'immobilisations		11 916 029	7 240 635
<b>Résultats avant financement</b>		<b>4 391 985</b>	<b>2 321 589</b>
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement		9 113 948	—
Financement à long terme des activités de fonctionnement		47 406	—
Remboursement de la dette à long terme		(2 645 114)	(4 607 938)
		<b>6 516 240</b>	<b>(4 607 938)</b>
Fonds transférés de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme et autres transferts		189 624	—
Variation des fonds de l'exercice		<b>11 097 849</b>	<b>(2 286 349)</b>
Solde des fonds au début de l'exercice		<b>(8 577 983)</b>	573 366
Modifications de conventions comptables		—	(6 865 000)
		<b>(8 577 983)</b>	<b>(6 291 634)</b>
<b>Solde des fonds à la fin de l'exercice</b>		<b>2 519 866</b>	<b>(8 577 983)</b>



# État de la situation financière

au 31 décembre 2008

	Note	2008 \$	2007 \$
<b>Actifs financiers</b>			
Encaisse		72 517	406 957
Placements temporaires		74 312	71 902
Débiteurs	8	6 796 718	2 302 137
Subventions à recevoir	9	32 161 724	25 377 093
		<b>39 105 271</b>	28 158 089
<b>Actifs non financiers</b>			
Immobilisations corporelles	10	52 296 810	48 206 887
Stocks de fournitures		2 181 477	1 992 148
Autres actifs non financiers	11	3 653 110	2 596 010
		<b>58 131 397</b>	52 795 045
		<b>97 236 668</b>	80 953 134
<b>Passifs</b>			
Emprunt bancaire	12	—	4 478 134
Créditeurs et frais courus	13	13 496 317	11 913 265
Revenus reportés		701 515	377 338
Dette à long terme	14	45 739 980	35 212 349
Passif au titre des avantages sociaux futurs	15	6 745 100	6 900 200
		<b>66 682 912</b>	58 881 286
<b>Avoir</b>			
Surplus accumulé		9 354 558	8 872 747
Fonds réservés		2 620 668	(7 245 195)
Montants à pourvoir dans le futur		(9 455 360)	(10 205 535)
		<b>2 519 866</b>	(8 577 983)
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	16	28 033 890	30 649 831
		<b>30 553 756</b>	22 071 848
		<b>97 236 668</b>	80 953 134
Engagements contractuels	17		
Éventualités	18		

# État de l'évolution de la situation financière

## de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	<b>2008</b> \$	<b>2007</b> \$
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Surplus de l'exercice	<b>4 391 985</b>	2 321 589
Éléments n'affectant pas le fonctionnement		
Acquisition d'immobilisations	<b>11 916 029</b>	7 240 635
Cession d'immobilisations	<b>(44 039)</b>	—
	<b>16 263 975</b>	9 562 224
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	<b>(4 494 581)</b>	1 945 351
Subventions à recevoir	<b>(6 784 631)</b>	(3 737 392)
Stocks de fournitures	<b>(189 329)</b>	46 921
Autres actifs	<b>(1 057 100)</b>	(1 096 342)
Créditeurs et frais courus	<b>1 583 052</b>	(75 142)
Revenus reportés	<b>324 177</b>	(25 827)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	<b>(155 100)</b>	(133 400)
	<b>(10 773 512)</b>	(3 075 831)
	<b>5 490 463</b>	6 486 393
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisition d'immobilisations	<b>(11 916 029)</b>	(7 240 635)
Cession d'immobilisations	<b>44 039</b>	—
	<b>(11 871 990)</b>	(7 240 635)
<b>Activités de financement</b>		
Émission de dette à long terme	<b>15 829 000</b>	—
Remboursement de la dette à long terme - portion STL	<b>(2 645 114)</b>	(4 607 938)
Remboursement de la dette à long terme - portion subventionnée	<b>(2 656 255)</b>	(3 048 131)
	<b>10 527 631</b>	(7 656 069)
<b>Augmentation (diminution) des liquidités</b>	<b>4 146 104</b>	(8 410 311)
<b>Situation des liquidités au début</b>	<b>(3 999 275)</b>	4 411 036
<b>Situation des liquidités à la fin</b>	<b>146 829</b>	(3 999 275)

Les liquidités sont composées de l'encaisse, des placements temporaires et de l'emprunt bancaire.

# État des activités financières de fonctionnement à des fins budgétaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	Budget 2008 \$	Réel 2008 \$	Réel 2007 \$
<b>Revenus</b>			
Contribution de la Ville de Laval	46 193 800	<b>46 193 800</b>	46 022 600
Usagers	26 480 016	<b>26 911 367</b>	26 376 764
Subventions du gouvernement du Québec	8 708 118	<b>8 682 825</b>	7 013 254
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	1 995 000	<b>2 254 046</b>	2 338 137
Autres revenus	2 773 882	<b>4 323 420</b>	3 793 677
	86 150 816	<b>88 365 458</b>	85 544 432
<b>Dépenses de fonctionnement</b>			
Administration générale	10 815 346	<b>8 450 143</b>	8 350 337
Transport régulier	38 029 934	<b>39 105 972</b>	37 736 397
Transport adapté	5 776 124	<b>5 806 129</b>	5 206 484
Carburant	5 802 426	<b>7 627 358</b>	5 661 512
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5 967 934	<b>5 612 431</b>	5 584 002
Entretien des autobus et infrastructures	15 400 135	<b>14 753 678</b>	15 193 400
Frais de financement	2 528 723	<b>2 519 789</b>	2 127 343
	84 320 622	<b>83 875 500</b>	79 859 475
<b>Résultats avant financement et affectations</b>	1 830 194	<b>4 489 958</b>	5 684 957
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	—	<b>47 406</b>	—
Remboursement de la dette à long terme	(2 645 113)	<b>(2 645 114)</b>	(4 607 938)
	(2 645 113)	<b>(2 597 708)</b>	(4 607 938)
<b>Affectations</b>			
Fonds réservés	(170 357)	<b>(118 922)</b>	(77 918)
Surplus accumulé affecté	1 690 751	<b>1 690 751</b>	1 236 276
Montants à pourvoir dans le futur	(705 475)	<b>(750 175)</b>	39 589
	814 919	<b>821 654</b>	1 197 947
<b>Financement et affectations de l'exercice</b>	(1 830 194)	<b>(1 776 054)</b>	(3 409 991)
<b>Surplus de l'exercice à des fins budgétaires</b>	—	<b>2 713 904</b>	2 274 966

# État des activités financières d'investissement à des fins budgétaires

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	Budget 2008 \$	Réel 2008 \$	Réel 2007 \$
<b>Revenus</b>			
Subventions du gouvernement du Québec	10 671 362	<b>11 818 056</b>	3 877 267
	10 671 362	<b>11 818 056</b>	3 877 267
<b>Dépenses d'immobilisations</b>			
Bâtiments	345 000	<b>90 399</b>	55 792
Autobus	9 095 000	<b>7 800 131</b>	4 924 153
Véhicules de service	360 000	<b>285 241</b>	—
Acquisition d'équipements			
Informatiques et technologiques	5 150 628	<b>3 597 744</b>	2 203 369
Immeubles	466 000	<b>60 631</b>	35 239
Mécanique	1 030 000	<b>81 883</b>	22 082
	16 446 628	<b>11 916 029</b>	7 240 635
<b>Résultats avant financement et affectations</b>	<b>(5 775 266)</b>	<b>(97 973)</b>	<b>(3 363 368)</b>
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement	5 060 203	<b>9 113 948</b>	—
<b>Affectations</b>			
Surplus accumulé	—	<b>541 342</b>	—
Réserves	234 000	—	—
Fonds de roulement	481 063	<b>211 659</b>	177 163
	715 063	<b>753 001</b>	177 163
<b>Financement et affectations de l'exercice</b>	<b>5 775 266</b>	<b>9 866 949</b>	<b>177 163</b>
<b>Surplus (déficit) de l'exercice à des fins budgétaires</b>	<b>—</b>	<b>9 768 976</b>	<b>(3 186 205)</b>

# État du surplus accumulé

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	2008 \$	2007 \$
<b>Surplus non affecté</b>		
Solde au début de l'exercice	2 274 966	5 101 125
Affectation au surplus accumulé affecté	(2 274 966)	(5 101 125)
Surplus de fonctionnement de l'exercice à des fins budgétaires	2 713 904	2 274 966
<b>Surplus accumulé non affecté à la fin de l'exercice</b>	<b>2 713 904</b>	2 274 966
<b>Surplus affecté</b>		
Solde au début de l'exercice	6 597 781	2 732 932
Affectation aux activités de fonctionnement	(1 690 751)	(1 236 276)
Affectation aux activités d'investissement	(541 342)	—
Affectation du surplus accumulé non affecté	2 274 966	5 101 125
<b>Surplus accumulé affecté à la fin de l'exercice</b>	<b>6 640 654</b>	6 597 781
<b>Surplus accumulé</b>	<b>9 354 558</b>	8 872 747



# État des montants à pourvoir dans le futur

## de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2008 \$	Affectations à des fins budgétaires \$	Solde au 31 décembre 2008 \$
<b>Mesures transitoires au 1<sup>er</sup> janvier 2000</b>			
Salaires et avantages sociaux	2 980 087	(248 341)	<b>2 731 746</b>
Intérêts sur la dette à long terme	39 048	(12 134)	<b>26 914</b>
<b>Avantages sociaux futurs</b>			
Déficit initial net au 1 <sup>er</sup> janvier 2007	6 882 500	35 000	<b>6 917 500</b>
Constatés postérieurement au 1 <sup>er</sup> janvier 2007	303 900	(524 700)	<b>(220 800)</b>
	10 205 535	(750 175)	<b>9 455 360</b>

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 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. Modifications de conventions comptables

### Charge et obligation au titre des avantages sociaux futurs

Au cours de 2008, la Société a changé de convention comptable relative au calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs. Ceux-ci sont évalués à la valeur liée au marché – 4 ans. Auparavant, ils étaient évalués à la valeur marchande. La direction estime que cette méthode fournit des informations plus pertinentes, car il en résulte un meilleur appariement des flux de trésorerie. Cette modification de convention comptable a été appliquée de façon rétroactive, et les informations fournies à la note 15 des états financiers pour 2007 ont été retraitées.

Cette modification n'a eu aucun impact, au 31 décembre 2007, sur les actifs, les passifs, l'avoir ainsi que sur les résultats de la Société.

### Modifications futures de conventions comptables

Les chapitres SP 1000 «Fondements conceptuels des états financiers», SP 1100 «Objectifs des états financiers» et SP 1200 «Présentation des états financiers» ont été modifiés et s'appliqueront à tous les ordres de gouvernement. Ces modifications portent principalement sur l'application, par les Administrations locales, du modèle de présentation de l'information qui a déjà été adopté par les gouvernements d'ordres supérieurs pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009. À compter de cette date, tous les pouvoirs publics du Canada appliqueront la méthode de la comptabilité d'exercice intégrale.

À compter de l'exercice 2009, la Société adoptera, entre autres, les normes publiées au chapitre SP 3150 portant sur les immobilisations corporelles. Ces normes exigeront notamment de passer en charges, dans l'état des activités financières, l'amortissement des immobilisations corporelles dont la durée de vie est limitée. La Société évalue présentement l'incidence de l'application de ces nouvelles normes sur ses états financiers.

## 3. Principales conventions comptables utilisées

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, lesquelles sont fondées sur les principes comptables généralement reconnus recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut canadien des comptables agréés. Ils ont été préparés afin de satisfaire à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., chapitre S-30.01).

Les principes comptables utilisés pour l'établissement des états financiers s'écartent sensiblement des recommandations contenues dans le Manuel de l'Institut canadien des comptables agréés - Comptabilité. Les principales différences sont les suivantes :

- L'amortissement des immobilisations est exclu de l'état des activités financières de fonctionnement et d'investissement, alors que les dépenses engagées pour l'acquisition des immobilisations sont incluses;
- Les instruments financiers dérivés, qui ne répondent pas aux conditions de la comptabilité de couverture, ne sont pas constatés dans le bilan et évalués à la juste valeur. Les variations de la juste valeur ne sont pas constatées dans l'état des activités financières de fonctionnement et d'investissement (note 21).



# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 3. Principales conventions comptables utilisées (suite)

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

### a) Comptabilité d'exercice

La Société utilise la comptabilité d'exercice.

### b) Placements temporaires

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 du coût et de la valeur de marché.

### c) 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 de remplacement. Le coût est déterminé selon la méthode de l'épuisement successif.

### d) Frais reportés

Les frais reportés sont composés des escomptes sur obligations relatifs aux règlements d'emprunt. Ces frais sont amortis selon la période de remboursement de la dette à long terme correspondante. Les frais sont présentés à leur valeur nette.

### e) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé en fonction de leur durée de vie utile selon les méthodes, la durée et les taux annuels suivants :

	Méthodes	Durée/Taux
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 corporelles sont amorties dès leur date de mise en service. Les immobilisations en cours (projets en voie de réalisation) et les immobilisations hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

### f) Constatation des revenus

Les revenus tirés du transport des usagers sont constatés au moment où les paiements en espèces ont lieu ou lorsque les billets 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 sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides gouvernementales ou municipales sont remplies, dans la mesure où elles ont été autorisées, et une estimation raisonnable des montants est possible.

Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 3. Principales conventions comptables utilisées (suite)

### g) Avantages sociaux futurs

#### Régimes de retraite à cotisations déterminées

La dépense de fonctionnement 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 municipalité, 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;
- les avantages postérieurs à l'emploi.

La dépense de fonctionnement 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 en date du 31 décembre 2007 et 31 décembre 2008, selon la méthode suivante : valeur liée au marché – 4 ans.

Les gains et les pertes actuariels, dans le cas des régimes capitalisés, 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. Dans le cas des régimes non capitalisés, les gains et les pertes actuariels sont constatés immédiatement dans l'exercice au cours duquel le gain ou la perte se matérialise.

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

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 3. Principales conventions comptables utilisées (suite)

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

Le déficit initial au titre des avantages sociaux futurs constaté en date du 1<sup>er</sup> janvier 2007 correspond à la somme des déficits initiaux moins les surplus initiaux en prenant en considération tous les régimes, capitalisés et non capitalisés. La constatation s'est faite par redressement du surplus accumulé non affecté des exercices antérieurs. Ce redressement fait l'objet en contrepartie d'un montant à pourvoir dans le futur pour fins de taxation.

L'excédent de la dépense de fonctionnement 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 budgétaires.

### h) Montants à pourvoir dans le futur

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

- 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;
  - pour les intérêts sur la dette à long terme (nets des montants à recouvrer de tiers) : sur la durée restante des dettes correspondantes.
- 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;
  - pour l'excédent de la dépense de fonctionnement sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés : aucun amortissement n'est constaté.

### i) Estimations comptables

Dans le cadre de la préparation des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut canadien des comptables agréés, 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.

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 4. Usagers

	Budget 2008 \$	Réel 2008 \$	Réel 2007 \$
Cartes métropolitaines	9 933 699	<b>10 460 866</b>	9 696 890
Cartes locales	7 502 788	<b>7 356 303</b>	7 413 243
Comptant	5 296 021	<b>5 423 176</b>	5 526 368
Billets	3 018 373	<b>2 936 480</b>	3 052 890
Transport adapté	746 635	<b>750 274</b>	712 481
Rabais et remboursements	(17 500)	<b>(15 732)</b>	(25 108)
	26 480 016	<b>26 911 367</b>	26 376 764

## 5. Subventions du gouvernement du Québec

	Budget 2008 \$	Réel 2008 \$	Réel 2007 \$
Gouvernement du Québec			
Immobilisations corporelles	10 671 362	<b>11 818 056</b>	3 877 267
Financement	1 064 956	<b>935 018</b>	872 559
Exploitation - transport adapté	2 810 862	<b>2 832 206</b>	2 651 067
Exploitation - transport régulier	4 644 800	<b>4 728 109</b>	2 852 949
Autres	187 500	<b>187 492</b>	636 679
	19 379 480	<b>20 500 881</b>	10 890 521

## 6. Agence métropolitaine de transport

	Budget 2008 \$	Réel 2008 \$	Réel 2007 \$
Contribution de :			
Aide métropolitaine	810 000	<b>782 168</b>	1 205 038
Aide à l'intégration tarifaire	1 185 000	<b>1 471 878</b>	1 070 731
Autres	—	<b>—</b>	62 368
	1 995 000	<b>2 254 046</b>	2 338 137
Contribution à :			
Équipements métropolitains	644 000	<b>673 338</b>	327 563
Contribution aux trains de banlieue	3 627 934	<b>3 662 093</b>	3 366 541
Contribution à la desserte du métro	1 641 000	<b>1 222 000</b>	1 641 000
Autres	55 000	<b>55 000</b>	248 898
	5 967 934	<b>5 612 431</b>	5 584 002

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 7. Autres revenus

	Budget 2008 \$	Réel 2008 \$	Réel 2007 \$
Revenus de placements	515 029	<b>375 971</b>	577 478
Publicité	585 507	<b>778 380</b>	646 645
Desserte métropolitaine	—	<b>24 000</b>	787 785
Gestion des équipements et infrastructures métropolitains	446 000	<b>436 972</b>	475 137
Activités accessoires	1 210 346	<b>1 600 400</b>	1 297 962
Autres	17 000	<b>1 107 697</b>	8 670
	2 773 882	<b>4 323 420</b>	3 793 677

## 8. Débiteurs

	2008 \$	2007 \$
Agence métropolitaine de transport	<b>2 646 262</b>	—
Taxes à la consommation	<b>828 471</b>	776 255
Avances aux employés	<b>70 218</b>	161 155
Autres	<b>3 251 767</b>	1 364 727
	<b>6 796 718</b>	2 302 137

## 9. Subventions à recevoir

	2008 \$	2007 \$
Gouvernement du Québec		
- Remboursement de la dette à long terme	<b>21 477 060</b>	17 655 293
- Exploitation - transport régulier	<b>2 961 908</b>	2 852 949
- Exploitation - transport adapté	<b>963 235</b>	783 357
- Autres	<b>6 759 521</b>	4 085 494
	<b>32 161 724</b>	25 377 093

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 10. Immobilisations corporelles

	2008			2007
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Valeur nette \$	Valeur nette \$
Bâtiments	27 018 922	11 381 966	15 636 956	16 295 617
Véhicules	90 751 457	66 057 038	24 694 419	22 638 455
Ameublement et équipements de bureau	6 440 928	5 635 958	804 970	1 088 182
Machinerie, outillage et équipements	12 966 264	5 372 167	7 594 097	5 269 711
Terrains	223 051	—	223 051	223 051
Immobilisations en cours	3 343 317	—	3 343 317	2 691 871
	<b>140 743 939</b>	<b>88 447 129</b>	<b>52 296 810</b>	48 206 887

## 11. Autres actifs non financiers

	2008 \$	2007 \$
Dépôt pour l'achat d'autobus	3 362 793	2 515 178
Frais payés d'avance	100 693	80 832
Frais reportés	189 624	—
	<b>3 653 110</b>	2 596 010

## 12. 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 2008 s'est élevé à 4,82 %.

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.

## 13. Crédoiteurs et frais courus

	2008 \$	2007 \$
Fournisseurs et frais courus	4 059 328	3 208 311
Agence métropolitaine de transport	—	189 899
Salaires et charges sociales	8 591 190	7 938 640
Intérêts courus de la dette à long terme	565 859	393 038
CSST	198 149	72 109
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	81 791	111 268
	<b>13 496 317</b>	11 913 265

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 14. Dette à long terme

	2008 \$	2007 \$
Obligations		
taux d'intérêt variant de 3,2 % à 6,25 % échéant de juillet 2010 à mars 2015	44 466 000	35 078 000
Billet municipal		
taux d'intérêt fixe de 4,65 % échéant en décembre 2013	1 239 000	—
Autres dettes à long terme		
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	34 980	134 349
	<b>45 739 980</b>	<b>35 212 349</b>

La dette à long terme est constituée d'obligations, d'un billet municipal et de contrats de location-acquisition 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.

La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante :

	2008 \$	2007 \$
Obligations et autres dettes à long terme	45 739 980	35 212 349
Montant des subventions à recevoir à affecter au remboursement de la dette à long terme	(21 477 060)	(17 655 293)
Solde dont la Ville de Laval est garante	<b>24 262 920</b>	<b>17 557 056</b>

Les versements estimatifs sur la dette à long terme pour les cinq prochains exercices sont les suivants :

Année d'échéance	\$
2009	6 776 780
2010	7 060 100
2011	6 362 900
2012	6 641 800
2013	5 426 000

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 15. 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 garantissent à tous les salariés le paiement de prestations de retraite, d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

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 aux participants. 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 2006 et la prochaine évaluation doit être effectuée en date du 31 décembre 2009.

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 8,0% (7,5% avant le 1<sup>er</sup> août 2007) des salaires admissibles. Cependant, la Société avait convenu, par lettre d'entente intervenue avec les syndicats, de verser une cotisation d'équilibre supplémentaire de 0,9% pour une période maximale de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005. La Société a mis fin à la cotisation spéciale en date du 31 décembre 2007.

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

	2008 \$	2007 \$
Actif du régime à prestations déterminées capitalisé	1 690 000	2 062 400
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(8 435 100)	(8 962 600)
<b>Passif présenté à la fin de l'exercice</b>	<b>(6 745 100)</b>	<b>(6 900 200)</b>



# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 15. Avantages sociaux futurs (suite)

### c) Dépense de fonctionnement

	<b>2008</b>	<b>2007</b>
	\$	\$
Régime à prestations déterminées capitalisé	<b>902 600</b>	571 900
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	<b>(28 400)</b>	820 400
Régime de retraite à cotisations déterminées	<b>2 450 165</b>	2 594 439
Régime de retraite des élus municipaux	<b>19 900</b>	19 600
<b>Dépense de fonctionnement de l'exercice</b>	<b>3 344 265</b>	4 006 339

### d) Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs

	Régime capitalisé à prestations déterminées		Régimes non capitalisés à prestations déterminées	
	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
	\$	\$	\$	\$
Actif (passif)				
au début de l'exercice	<b>2 062 400</b>	1 601 700	<b>(8 962 600)</b>	(8 635 300)
Dépense de fonctionnement	<b>(902 600)</b>	(571 900)	<b>28 400</b>	(820 400)
Cotisations versées par l'employeur	<b>530 200</b>	1 032 600	<b>499 100</b>	493 100
<b>Actif (passif) à la fin de l'exercice</b>	<b>1 690 000</b>	2 062 400	<b>(8 435 100)</b>	(8 962 600)

### e) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régime capitalisé à prestations déterminées		Régimes non capitalisés à prestations déterminées	
	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	<b>21 606 600</b>	20 894 400	—	—
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	<b>(21 937 300)</b>	(20 865 700)	<b>(8 435 100)</b>	(8 962 600)
Situation actuarielle nette : Déficit de comptabilisation	<b>(330 700)</b>	28 700	<b>(8 435 100)</b>	(8 962 600)
Pertes actuarielles non amorties	<b>2 020 700</b>	2 033 700	—	—
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs avant provision pour moins-value	<b>1 690 000</b>	2 062 400	<b>(8 435 100)</b>	(8 962 600)
Provision pour moins-value (s'il y a lieu en cas d'actif)	—	—	—	—
<b>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice</b>	<b>1 690 000</b>	2 062 400	<b>(8 435 100)</b>	(8 962 600)

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 15. Avantages sociaux futurs (suite)

### f) Dépense de fonctionnement

	Régime capitalisé à prestations déterminées		Régimes non capitalisés à prestations déterminées	
	2008 \$	2007 \$	2008 \$	2007 \$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 029 000	1 006 700	583 700	591 200
Coût des services passés découlant de la modification de régime	—	—	—	160 100
	1 029 000	1 006 700	583 700	751 300
Cotisations salariales des employés	(281 000)	(319 500)	—	—
Amortissement des pertes (gains) actuariels	156 400	—	(1 027 700)	(345 000)
Dépense de fonctionnement excluant les intérêts	904 400	687 200	(444 000)	406 300
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	1 354 200	1 240 600	415 600	414 100
Rendement espéré des actifs	(1 356 000)	(1 355 900)	—	—
Dépense d'intérêts nette (intérêts créditeurs nets)	(1 800)	(115 300)	415 600	414 100
<b>Dépense de fonctionnement de l'exercice</b>	<b>902 600</b>	<b>571 900</b>	<b>(28 400)</b>	<b>820 400</b>

### g) Informations complémentaires concernant le régime capitalisé à prestations déterminées

	2008 \$	2007 \$
Rendement réel des actifs pour l'exercice	771 400	(116 600)
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(1 356 000)	(1 355 900)
Perte survenue dans l'exercice sur le rendement des actifs	(584 600)	(1 472 500)
Gain (perte) survenu(e) dans l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	441 200	(561 200)
Prestations versées au cours de l'exercice	870 400	1 050 100
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	17 947 000	20 744 200
DMERCA	13	13

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 15. Avantages sociaux futurs (suite)

### h) Informations complémentaires concernant les régimes non capitalisés à prestations déterminées

	<b>2008</b>	<b>2007</b>
	\$	\$
Gain survenu dans l'exercice sur les obligations à titre des prestations constituées	<b>(1 027 700)</b>	(345 000)
DMERCA (moyenne pondérée)	<b>17</b>	17

### i) Principales hypothèses (taux pondérés)

	Régime capitalisé à prestations déterminées		Régimes non capitalisés à prestations déterminées	
	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
	\$	\$	\$	\$
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	<b>6,50 %</b>	6,50 %	<b>4,75 %</b>	4,75 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	<b>6,50 %</b>	6,50 %	<b>s. o.</b>	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	<b>3,50 %</b>	3,75 %	<b>2,87 %</b>	2,71 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	<b>2,50 %</b>	2,75 %	<b>2,50 %</b>	2,75 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	<b>s. o.</b>	s. o.	<b>8,09 %</b>	9,52 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	<b>s. o.</b>	s. o.	<b>4,62 %</b>	4,52 %
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	<b>s. o.</b>	s. o.	<b>2013</b>	2013

## 16. Investissement net dans les éléments d'actif à long terme

	<b>2008</b>	<b>2007</b>
	\$	\$
Éléments d'actif		
Immobilisations corporelles	<b>52 296 810</b>	48 206 887
Éléments de passif		
Dette à long terme	<b>45 739 980</b>	35 212 349
Montant des débiteurs à affecter au remboursement	<b>(21 477 060)</b>	(17 655 293)
	<b>24 262 920</b>	17 557 056
	<b>28 033 890</b>	30 649 831

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 17. Engagements contractuels

Au 31 décembre 2008, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

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

La Société a octroyé en 2007 un contrat de gestion unifiée à la Société de transport de Montréal concernant l'acquisition de 95 autobus urbains à plancher surbaissé pour les années 2008 à 2012. La Société a la possibilité de diminuer les quantités de 10% ou d'augmenter de 20%. En 2008, la Société a reçu 17 autobus à plancher surbaissé. Le montant total des livraisons, au cours des prochaines années, est estimé à 43 159 000\$. Une avance contractuelle de 3 032 280\$ a été versée avant la mise en production des autobus 2009.

### b) Acquisition d'équipements de vente et perception

La Société a mandaté la Société de transport de Montréal pour procéder à l'acquisition d'équipements de vente et perception à l'occasion d'un achat unifié. Le coût global des équipements s'établit à 6 414 000\$, et un montant de 5 760 000\$ a été versé, laissant un solde de 654 000\$ au 31 décembre 2008.

### c) Acquisition d'équipements

La Société a octroyé des contrats pour le remplacement d'équipements destinés à l'entretien des autobus ainsi qu'un contrat pour munir ses autobus d'un système de comptage de passagers.

La valeur totale de ces contrats s'établit à 1 440 000 \$ pour l'année 2009.

### d) Contrat de services

La Société a octroyé des contrats de transport de taxi collectif pour l'année 2009 ainsi qu'un contrat de transport par minibus qui se terminera en 2011. Le montant total octroyé pour ces contrats, pour l'année 2009 est de 3 294 000 \$, et de 3 424 000 \$ pour les années 2010 et 2011.

La Société a également octroyé divers contrats de services s'échelonnant de 2009 à 2014 pour un montant total de 10 683 000 \$.

### e) Contrat d'approvisionnement en pièces d'autobus

La Société a mandaté certaines sociétés de transport du Québec pour procéder à des achats unifiés concernant la fourniture de pièces et pneus d'autobus urbains. La Société a aussi été mandatée par d'autres sociétés pour procéder à des achats regroupés.

La portion des contrats attribuables à la Société s'échelonne de 2009 à 2016 pour un montant de 7 779 700 \$.

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 17. Engagements contractuels (suite)

### f) Contrat d'approvisionnement en carburant

La Société a signé une entente d'achat regroupé pour le carburant pour les années 2007 à 2012. Au 31 décembre 2008, le solde de l'engagement s'élevé à 32 000 000 litres.

La Société a négocié des ententes avec des institutions financières afin d'atténuer les effets de fluctuations du prix du carburant sur le marché jusqu'au 31 décembre 2011 pour une portion de ses achats de carburant. Pour la durée totale de ces ententes, la Société s'est engagée à payer une quantité de 14 604 098 litres à un prix fixe qui représente une somme de 12 202 325 \$.

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.

## 18. 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.

## 19. Fonds réservés

La Société possède un Fonds de roulement dont la limite a été établie à 1 180 000 \$. Les sommes à être remboursées pour renflouer la partie utilisée s'établissent comme suit :

	\$	Matériel roulant \$	Équipement et outillage \$	Étude sur la clientèle \$	Total \$
2009	6 796	2 152	223 672	24 374	256 994
2010	3 927	2 152	127 644	16 717	150 440
2011	3 927	1 324	127 644	—	132 895
2012	—	755	77 008	—	77 763
2013	—	—	42 331	—	42 331
	14 650	6 383	598 299	41 091	660 423

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## 20. Budget

Les chiffres du budget de l'état des activités financières de fonctionnement à des fins budgétaires et de l'état des activités financières d'investissement à des fins budgétaires, pour l'année 2008, ont été adoptés par la Ville de Laval le 27 novembre 2007.

## 21. Instruments financiers dérivés

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur les résultats d'exploitation, la Société a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de swap sur le carburant pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à trois ans à l'avance.

Les instruments financiers dérivés relatifs aux achats de carburant ne sont pas constatés au bilan à leur juste valeur et les variations de la juste valeur ne sont pas constatées dans les résultats de l'exercice.

Description du contrat swap	Échéance	Quantité nominale de référence (en milliers de litres)	Juste valeur en 2008 \$	Juste valeur en 2007 \$
Diesel	2009-12-31	8 297 730	(2 481 628)	147 705
Diesel	2010-12-31	4 231 936	(1 259 998)	—
Diesel	2011-12-31	2 074 432	(472 573)	—
Diesel	échue	3 526 167	—	367 485
			<b>(4 214 199)</b>	515 190

## 22. Opérations entre apparentés

La Société a conclu des opérations avec la Ville de Laval qui exerce un contrôle sur la Société puisque la Ville nomme les membres de son conseil d'administration. La Société fait partie du périmètre comptable de la Ville de Laval.

Les opérations réalisées avec la Ville de Laval sont présentées distinctement aux états financiers. Les opérations sont réalisées dans le cours normal des affaires et comptabilisées à la valeur d'échange.

## 23. Chiffres comparatifs

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

# Notes complémentaires

31 décembre 2008

## ANNEXE A

### Dette obligataire

au 31 décembre 2008

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant \$	Taux d'intérêt %	Échéance	2008 \$	2007 \$
2000-07-11	27	10 195 000	6,4376	2010	<b>1 879 000</b>	2 733 000
2002-04-23	28	16 497 000	5,8626	2012	<b>5 361 000</b>	6 546 000
2003-06-26	29	14 150 000	4,4976	2013	<b>7 809 000</b>	9 185 000
2004-01-13	30	8 000 000	4,7398	2014	<b>5 336 000</b>	6 046 000
2005-03-30	31	12 600 000	4,3769	2015	<b>9 491 000</b>	10 568 000
2008-02-26	33	8 490 000	3,7232	2013	<b>8 490 000</b>	—
2008-07-08	34	6 100 000	4,1682	2013	<b>6 100 000</b>	—
2008-12-16	35	1 239 000	4,6500	2013	<b>1 239 000</b>	—
					<b>45 705 000</b>	35 078 000

## ANNEXE B

### Dépenses par objet

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	2008		2007
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
Salaires, traitements et avantages sociaux	53 299 914	<b>52 957 283</b>	52 641 571
Contrats de transport adapté	5 309 620	<b>5 423 781</b>	4 860 297
Carburant	5 802 426	<b>7 627 358</b>	5 661 512
Entretien et réparations des véhicules	4 061 693	<b>3 610 485</b>	3 565 258
Assurances, taxes et immatriculations	540 538	<b>519 480</b>	466 015
Honoraires et contrats	2 605 115	<b>2 557 279</b>	2 273 790
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	1 070 266	<b>1 096 698</b>	1 324 247
Services publics	893 969	<b>943 279</b>	746 900
Matériel et fournitures	706 851	<b>745 929</b>	329 790
Location de véhicules et d'équipements	21 291	<b>14 060</b>	89 205
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	199 683	<b>247 648</b>	189 545
Réserve statutaire	1 312 599	—	—
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5 967 934	<b>5 612 431</b>	5 584 002
Frais de financement	2 528 723	<b>2 519 789</b>	2 127 343
	84 320 622	<b>83 875 500</b>	79 859 475



*Société de transport de Laval*

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

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

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

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