

Société de transport de Laval

2009

Rapport d'activités

L'art d'arriver au bon moment



Société de transport de Laval

La STL en chiffres

Usagers	total : 19 520 833 par jour : 53 500
Kilométrage	11 406 543
Autobus	233
Biodiesel	8 014 207 l
Longueur du réseau	1 340 km
Heures d'opération	441 358
Lignes	43
Arrêts	2 609
Infobus (horaire à l'arrêt)	1 325
Abribus	460
Terminus	5
Points de vente	48
Budget	84 320 622 \$
Administrateurs	7
Assemblées du conseil d'administration	ordinaires : 11 extraordinaires : 12 résolutions : 157
Employés	total : 747 chauffeurs : 481 femmes : 17,3 % âge moyen : 46,5 ans ancienneté : 16,12 ans



Taxi collectif

7 circuits
46 573 déplacements

Service scolaire

176 voyages et plus de 8 000 déplacements par jour

Transport adapté

330 262 déplacements

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
Un million de kilomètres de plus !	8
Record de ponctualité	9
Donner l'heure juste !	10
Chaque passager compte !	11
Première alerte au smog	12
Se déplacer autrement	14
Actions citoyennes	15
Déjeuners d'écoliers	15
États financiers	16

Notre 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.



Le seul fait saillant de 2009 : une amélioration continue du service

L'année 2009 a été faste. En effet, la STL a mis de l'avant toute une série de mesures pour améliorer le service qu'elle offre à sa vaste clientèle.

Ainsi, à l'automne, nous avons haussé de 10% le nombre de voyages, ce qui représente une augmentation de plus de 30% de la fréquence de passage sur 12 de nos lignes. Dans bien des cas, le service a été doublé en période creuse.

En fait, nous avons ajouté 1 100 départs par semaine ; du coup, nos autobus roulent un million de kilomètres de plus par an !

En outre, nous avons atteint un objectif que nous poursuivions depuis un moment : afficher un taux annuel de ponctualité supérieur à 90%. Il s'est établi, plus précisément, à 90,1%, avec une pointe à 91,7% en avril, un record dans nos annales ! Sept fois sur 12, le taux mensuel a dépassé les 90%.

Cette amélioration provient en partie de la mise en place de notre système d'aide à l'exploitation (SAE), qui permet aux chauffeurs de vérifier en continu s'ils respectent leur horaire. De plus, grâce à ce système, les superviseurs pourront intervenir plus rapidement si un problème devait se manifester.

Bien que le SAE soit d'abord destiné à notre personnel, les données qu'il permet d'enregistrer servent aussi à informer les usagers en temps réel et à les prévenir de l'approche de leur autobus.

En décembre, nous avons installé des afficheurs alphanumériques à 72 arrêts très achalandés pour les activer en janvier 2010. Ils indiquent le nombre précis de minutes avant le passage des prochains autobus.

Aucun autre transporteur public canadien n'a déployé un nombre aussi considérable d'afficheurs et aucun autre au Québec n'en possède qui utilisent, comme les nôtres, la technologie du GPS.

De plus, notre site a été revu de fond en comble pour s'ajuster aux réalités du web 2.0 : désormais, l'internaute a le loisir d'adapter nos contenus à ses besoins et ses habitudes de déplacement.

Le transport adapté a également profité de solutions technologiques. Un système de répartition assistée, mis au point par notre partenaire Coop Taxi et comprenant un suivi par GPS, a entraîné une chute des plaintes pour cause de retard, qui ont reculé de 70 % par rapport à 2008!

Enfin, nous avons déclenché en 2009 la première Alerte au smog.

Créé en 2008, le programme Alerte au smog a pour but de stimuler l'utilisation du transport collectif lorsque les conditions atmosphériques glissent sous les normes acceptables durant l'été.

Le vendredi 14 août, Environnement Canada a lancé un avertissement de smog pour tout le week-end. Du samedi 15 au lundi 17, nos usagers ont donc pu bénéficier de notre tarif spécial de 1 \$, applicable en pareille situation. Cette intervention a fait grimper notre achalandage de plus de 5%.

Les experts estiment que cette mesure incitative, unique au Québec, peut entraîner le retrait de 1 500 véhicules des routes les jours de smog.

Bref, cette année encore, la STL a su promouvoir le développement durable et démontrer sa capacité d'innover.



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 du 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

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

5 Sylvie Clermont

Conseillère municipale du district Saint-Vincent-de-Paul

6 Lucie Hill Larocque

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

7 Luc Guay

Administrateur et président du comité Qualité de service



Le comité de direction

- 1 **Pierre Côté**
Secrétaire corporatif
- 2 **Richard D'Amour**
Directeur, Transport et qualité du service
- 3 **Sylvain Yelle**
Directeur principal, Exploitation
- 4 **Josée Prud'homme**
Directrice, Ressources humaines
- 5 **Jacques Légaré**
Directeur, Entretien et ingénierie
- 6 **Pierre Giard**
Directeur général
- 7 **Pierre Lavigneur**
Directeur, Planification et développement
- 8 **Kathy Dumortier**
Trésorière et directrice adjointe,
Administration et planification d'entreprise
- 9 **Guy Picard**
Directeur, Administration et
planification d'entreprise
- 10 **Marie-Céline Bourgault**
Directrice, Communications et marketing



Un million de kilomètres de plus!

Un million de kilomètres, c'est 25 fois le tour de la terre.

C'est aussi la distance additionnelle que parcourent désormais les autobus de la STL chaque année.

À l'automne 2009, nous avons accru le nombre de voyages de 10%, ce qui s'est traduit par une augmentation de plus de 30% de la fréquence de passage sur 12 lignes. Du jamais-vu dans notre histoire!

La mesure entraîne 1 100 passages de plus par semaine en dehors des heures de pointe et le week-end. Dans plusieurs cas, le service double en période creuse!

Marketing viral

Les usagers qui ont consulté notre site pour obtenir plus de détails devenaient aussitôt admissibles au tirage de :

- l'un des quatre forfaits pour quatre personnes à SkyVenture, le seul simulateur intérieur de chute libre à air recirculé au Canada ; ou
- l'un des deux vélos Trek 7 000 offerts par La Cordée.

Ils multipliaient leurs chances de gagner en recrutant d'autres participants!

Résultat : 509 inscriptions!



Record de ponctualité

Pour la première fois de notre histoire et après plusieurs années d'efforts visant à atteindre cet objectif, nous avons enregistré un taux annuel de ponctualité supérieur à 90 % !

Il se situe, en fait, à 91,7 %, un sommet dans les annales de la STL !

Sur une base mensuelle, le taux de ponctualité a dépassé 90 % sept fois sur 12.

Des résultats aussi exceptionnels sont directement attribuables au déploiement, amorcé en 2008, du Système d'aide à l'exploitation (SAE).

Intégré au poste de conduite des autobus, le SAE fournit au Centre de contrôle une multitude de renseignements, dont la position exacte de chaque véhicule muni d'un GPS.

Depuis avril 2009, le chauffeur a également accès à ces données en temps réel.

Ainsi, d'un simple coup d'œil à sa console, il sait s'il respecte ou non l'horaire et, dans la mesure du possible, ajuste sa vitesse en conséquence.



Plaintes relatives à la ponctualité

2007	2008	2009
1577	1313	1 144

Notre engagement

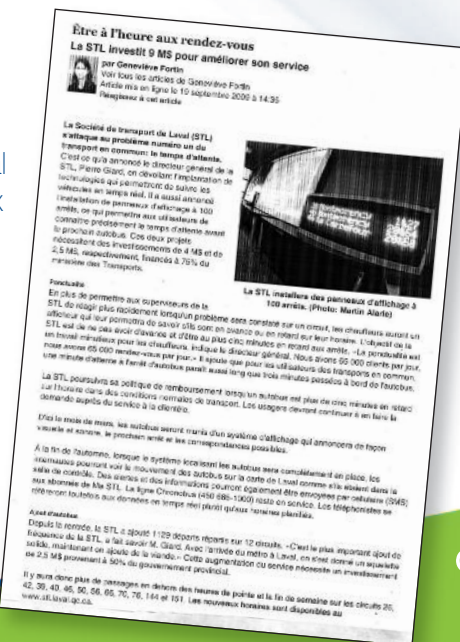
Selon notre définition de la ponctualité, l'autobus :

- n'est jamais en avance et
- peut accuser un retard maximal de cinq minutes.

Advenant un manquement dans un contexte normal d'exploitation, la STL remet un billet d'autobus valide aux usagers concernés qui en font la demande.

Transport adapté : les plaintes chutent de 70 %

L'implantation d'un système de répartition assistée, mis au point par notre partenaire Coop Taxi à partir de la technologie du GPS, a provoqué une diminution significative des plaintes pour cause de retard émanant de nos clients en transport adapté ; elles ont reculé de 70 % !



Donner l'heure juste!



Si le SAE est destiné d'abord et avant tout aux chauffeurs et aux superviseurs, les données obtenues et échangées peuvent servir à d'autres fins...

Tirer parti de la localisation par GPS pour informer les usagers en temps réel et les prévenir de l'approche de leur autobus, voilà qui résume l'ambitieux programme STL Synchro, élaboré et mis partiellement en place dès 2009.

En décembre, des afficheurs alphanumériques ont été installés à 72 arrêts très achalandés. Activés en janvier 2010, ils indiquent le nombre précis de minutes avant le passage des deux prochains autobus.

Aucun autre transporteur public canadien n'a déployé un nombre aussi considérable d'afficheurs et aucun autre au Québec n'en possède qui font appel à cette technologie du GPS.

En prévision du lancement de STL Synchro, le site Internet de la STL a été revu de fond en comble pour s'ajuster aux réalités du web 2.0, ce qui laisse à l'internaute tout le loisir d'interagir avec le contenu, selon ses besoins.

Au cours de 2010, STL Synchro ira plus loin :

- afficheurs à bord des autobus ;
- horaire en temps réel sur Internet ;
- inscription en ligne à MaSTL pour identifier trois lignes favorites et en recevoir l'horaire en temps réel ; et
- alertes, cartes et autres fonctionnalités sur téléphone mobile.

La logique est simple : un usager qui n'attend pas est un usager content !



Centre Contact Clients

Le CCC avec le CC !

Pour optimiser STL Synchro, nous avons déménagé notre Centre contacts clients (CCC) à proximité du Centre de contrôle (CC).

Du coup, les communications sont plus fluides entre les préposés qui répondent aux appels des usagers et les superviseurs qui contrôlent le trafic.

Lorsque survient un incident, qu'un retard est signalé ou qu'un détour s'impose en raison de travaux, le message est lancé sans délai sur tous les canaux de STL Synchro.

Chaque passager compte !

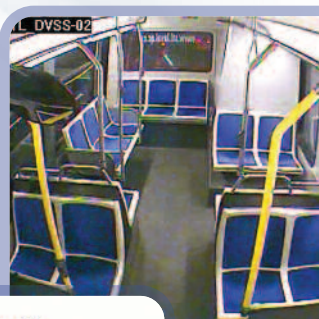
Dans le cadre de la troisième et dernière phase d'un vaste projet, 102 autobus ont été équipés en 2009 d'un compteur de passagers.

Dorénavant, tous les véhicules de la STL en sont dotés.

Ces appareils enregistrent les fluctuations quotidiennes avec précision et aident à prévenir les débordements.

Plus de confort

- 115 abribus
 - 55 nouveaux à des arrêts stratégiques qui n'en étaient pas pourvus
 - 60 en remplacement de structures en fin de vie utile
- 24 nouveaux véhicules achetés, préparés et mis en service
- 41 autobus munis de caméras de surveillance



Pour votre sécurité,
des caméras vidéo avec enregistrement
sont installées à l'intérieur de certains autobus.



Le Service de police de Laval effectue des
actions de surveillance à bord des autobus.

Première alerte au smog

Il a fallu attendre août 2009 avant que soit déclenchée pour la première fois Alerte au smog, un programme créé l'année précédente.

Alerte au smog vise à stimuler l'utilisation du transport collectif lorsque les conditions atmosphériques glissent sous les normes acceptables durant l'été (du 1^{er} juin à la fête du Travail).

Si Environnement Canada lance un avertissement de smog, le tarif des autobus de la STL est ramené à seulement 1 \$, ce qui représente une réduction significative par rapport au prix habituel (2,60 \$ en 2009)!

Les experts estiment que cette mesure incitative, unique au Québec, peut entraîner le retrait de 1 500 véhicules des routes les jours de smog.

Le vendredi 14 août 2009, un avis de smog a été émis pour le week-end. Pendant trois jours, du samedi 15 au lundi 17, les usagers de la STL ont pu bénéficier du tarif spécial.

Voici les variations notées :

	samedi 15	dimanche 16	lundi 17
Achalandage attendu	24 318	19 326	37 164
Achalandage observé	25 427	20 412	39 326
Hausse en nombre	1 109	1 086	2 162
Hausse en %	4,56	5,62	5,82

Le rabais a donc attiré 4 357 passagers additionnels.

L'expérience a surtout démontré la justesse et la rapidité d'exécution du processus à suivre : communications aux chauffeurs et aux employés, modifications aux systèmes de vente et de perception, et relations avec les médias.



5 000 \$ à Équiterre

Pour amplifier la portée d'Alerte au smog, la STL a choisi de verser à un organisme environnemental la somme de 5 000 \$, correspondant au droit de passage des 5 000 premiers voyageurs à se prévaloir du rabais !

C'est Équiterre qui a été désigné comme récipiendaire de ce montant en 2009.



Se déplacer autrement



La STL est toujours à l'affût de solutions de rechange à l'utilisation en solo de l'auto. Elle cherche également de nouveaux moyens de promouvoir le transport collectif.

C'est dans cette optique qu'elle a mené en 2009 une étude approfondie de faisabilité d'un réseau de trolleybus, mus à l'électricité. Les conclusions en seront dévoilées en 2010.

De nombreux spécialistes de la STL, planificateurs et ingénieurs, ont pris part à l'exercice.



Dans un même ordre d'idées, la STL analyse l'opportunité de prolonger la voie réservée prévue dans l'axe du boulevard Pie-IX.

Éco Mobile

La STL a financé cette audacieuse opération de Vélo Québec, dont les brigades ont visité pas moins de 12 000 foyers dans sept quartiers, pour sensibiliser les Lavallois aux bienfaits du transport actif (marche et vélo) et collectif (covoiturage, autobus, métro et train).

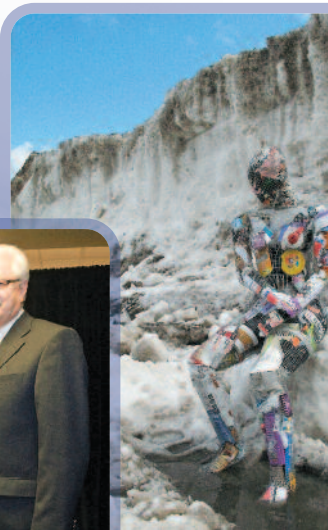


Actions citoyennes

C'est sous le thème « Génération ZÉRO-CARBONE, j'en fais partie! » que s'est tenu cette année le concours Droit de cité, organisé par le Forum jeunesse de la Conférence régionale des élus de Laval.

La STL, qui figure parmi les partenaires de l'événement, a retenu l'œuvre de Laurence Létourneau Simard pour l'exposer dans ses autobus.

**La gagnante a aussi reçu
un laissez-passer annuel,
valable sur tout le réseau.**

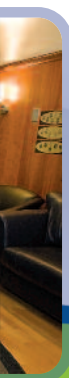


Déjeuners d'écoliers

Les veilles de Noël et du jour de l'an, la STL offre la gratuité à ses usagers, en leur demandant cependant d'effectuer des dons au profit d'écoliers défavorisés.

En 2009, elle a recueilli 8 525,70 \$ (4 691,80 \$ le 24 décembre et 3 833,90 \$ le 31).

Le comité Boomerang de la STL a utilisé cette somme pour distribuer des déjeuners et des collations dans des écoles.



États financiers

Responsabilité de la direction dans la préparation des états financiers	17
État des résultats	18
État de la situation financière	19
État de la variation de la dette nette	20
État des flux de trésorerie	21
Notes complémentaires	22
Annexe A–Dette à long terme	42
Annexe B–Charges par objet	43
Annexe C–Activités de fonctionnement à des fins fiscales	44
Annexe D–Activités d'investissement à des fins fiscales	45
Annexe E–Excédent accumulé	46

■ 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 les montants qui doivent nécessairement être fondés sur le jugement et les estimations.

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), lesquelles sont fondées sur les principes comptables généralement reconnus et 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, conçus pour s'assurer que toutes les opérations sont dûment autorisées, que les 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 en faisant appel à 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 19 mars 2010

Le directeur général,



Pierre Giard

La trésorière et directrice adjointe de la direction
Administration et planification d'entreprise,



Kathy Dumortier, CA

État des résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	Note	Budget 2009	Réel 2009	Réel 2008
		\$	\$	\$ (redressé)
Revenus				
Contribution de la Ville de Laval		51 093 800	51 093 800	46 193 800
Usagers	4	27 179 049	26 371 822	26 146 077
Subventions du gouvernement du Québec	5	24 725 945	22 965 085	20 500 881
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	6	2 935 149	2 908 698	3 019 336
Autres revenus	7	2 786 038	2 659 216	4 238 479
		108 719 981	105 998 621	100 098 573
Charges				
Administration générale		12 567 551	10 302 814	9 430 043
Transport régulier		40 780 827	41 337 894	39 105 972
Transport adapté		6 537 630	6 485 418	5 806 129
Carburant		8 108 289	7 905 726	7 627 358
Entretien des autobus et infrastructures		15 539 260	14 935 044	14 753 678
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	6	4 813 530	4 844 438	5 612 431
Frais de financement		3 085 154	2 419 646	2 519 789
Amortissement des immobilisations corporelles		10 329 562	9 385 590	8 034 956
		101 761 803	97 616 570	92 890 356
Excédent de l'exercice		6 958 178	8 382 051	7 208 217
Excédent accumulé au début de l'exercice		29 213 656	29 213 656	22 071 848
Redressement aux exercices antérieurs	2	—	—	(66 409)
Excédent accumulé redressé au début de l'exercice		29 213 656	29 213 656	22 005 439
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		36 171 834	37 595 707	29 213 656

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

État de la situation financière au 31 décembre 2009

	Note	2009	2008
		\$	\$
			(redressé)
Actifs financiers			
Encaisse		9 050 296	72 517
Placements temporaires		74 809	74 312
Débiteurs	8	2 411 066	6 796 718
Subventions à recevoir	9	29 504 431	32 161 724
		41 040 602	39 105 271
Passifs			
Créditeurs et frais courus	11	14 215 262	13 496 317
Revenus reportés		896 632	701 515
Dette à long terme	12	43 525 165	45 550 356
Passif au titre des avantages sociaux futurs	13	8 437 500	8 085 200
		67 074 559	67 833 388
Dette nette		(26 033 957)	(28 728 117)
Actifs non financiers			
Immobilisations corporelles	14	60 422 567	52 296 810
Stocks de fournitures		2 013 250	2 181 477
Autres actifs non financiers	15	1 193 847	3 463 486
		63 629 664	57 941 773
Excédent accumulé		37 595 707	29 213 656
Engagements contractuels	16		
Éventualités	17		

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

État de la variation de la dette nette de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	Note	Réel 2009	Réel 2008
		\$	\$
			(redressé)
Excédent de l'exercice		8 382 051	7 208 217
Variation des immobilisations corporelles			
Acquisition		(17 650 219)	(11 916 029)
Produit de cession		41 611	44 039
Amortissement des immobilisations corporelles		9 385 590	8 034 956
Perte sur cession		97 261	40 902
		(8 125 757)	(3 796 132)
Variation des stocks de fournitures		168 227	(189 329)
Variation des autres actifs non financiers		2 269 639	(867 476)
		2 437 866	(1 056 805)
Variation de la dette nette		2 694 160	2 355 280
Dette nette au début de l'exercice		(28 728 117)	(30 723 197)
Redressement aux exercices antérieurs	2	—	(360 200)
Dette nette redressée au début de l'exercice		(28 728 117)	(31 083 397)
Dette nette à la fin de l'exercice		(26 033 957)	(28 728 117)

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

État des flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$ (redressé)
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	8 382 051	7 208 217
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	9 385 590	8 034 956
Perte sur cession d'immobilisations	97 261	40 902
	17 864 902	15 284 075
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	4 385 652	(4 494 581)
Subventions à recevoir	2 657 293	(6 784 631)
Stocks de fournitures	168 227	(189 329)
Autres actifs non financiers	2 269 639	(867 476)
Créditeurs et frais courus	718 945	1 583 052
Revenus reportés	195 117	324 177
Passif au titre des avantages sociaux futurs	352 300	824 800
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	28 612 075	5 680 087
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(17 650 219)	(11 916 029)
Produit de cession d'immobilisations	41 611	44 039
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(17 608 608)	(11 871 990)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	4 755 000	15 829 000
Remboursement de la dette à long terme – portion STL	(3 410 137)	(2 645 114)
Remboursement de la dette à long terme – portion subventionnée	(3 366 643)	(2 656 255)
Variation des frais reportés liés à la dette à long terme	(3 411)	(189 624)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(2 025 191)	10 338 007
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	8 978 276	4 146 104
Trésorerie et équivalents de trésorerie (insuffisance) au début de l'exercice	146 829	(3 999 275)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	9 125 105	146 829

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

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

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 méthodes comptables

Présentation des états financiers

La Société a adopté, en 2009, un nouveau modèle de présentation basé sur le concept de la dette nette de même que de nouvelles normes en matière de présentation des immobilisations, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada pour le secteur public.

Ces modifications de méthodes comptables ont été appliquées rétroactivement suite à un retraitement des états financiers de l'exercice précédent. L'amortissement des immobilisations, d'un montant de 8 034 956 \$, a été pris en compte dans les charges de 2008 et l'acquisition d'immobilisations, d'un montant de 11 916 029 \$ n'étant plus une charge, y a été retranchée de manière à présenter les charges selon les nouvelles normes. De plus, l'excédent accumulé au 1^{er} janvier 2008 a été redressé d'un montant de 293 791 \$ afin de tenir compte des frais de financement capitalisés au coût des immobilisations. Ces modifications n'ont eu aucun impact sur l'excédent accumulé de la Société au 1^{er} janvier 2009.

Charges et obligations au titre des avantages sociaux futurs

Au cours de l'exercice 2009, un changement de méthode comptable relativement à la constatation des gains et pertes actuariels dans le cas des régimes non capitalisés a eu lieu. Ceux-ci sont maintenant amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants. Auparavant, ils étaient constatés immédiatement dans l'exercice au cours duquel le gain ou la perte se matérialisait. La direction estime que cette méthode fournit des informations plus pertinentes, car il en résulte un meilleur appariement des flux de trésorerie.

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

Cette méthode comptable a été appliquée rétroactivement et les états financiers des exercices antérieurs ont subi un retraitement pour tenir compte de cette modification. L'effet cumulatif de cette modification a été d'augmenter le passif au titre des avantages sociaux futurs de 1 340 100 \$ au 31 décembre 2008. De plus, pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, la charge de salaires, traitements et avantages sociaux ainsi que l'affectation au montant à pourvoir dans le futur ont augmenté de 979 900 \$. De ce fait, l'excédent accumulé a été redressé aux 1^{ers} janvier 2009 et 2008, de 1 340 100 \$ et 360 200 \$ respectivement.

3. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), lesquelles sont fondées sur les principes comptables généralement reconnus au Canada pour le secteur public.

Les principes comptables utilisés pour l'établissement des états financiers s'écartent des recommandations contenues dans le Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés – Comptabilité, la principale différence étant la suivante :

- 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 résultats (note 20).

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

a) Comptabilité d'exercice

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

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

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.

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

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 nette de réalisation. Le coût est déterminé selon la méthode du premier entré, premier sorti (PEPS).

d) Immobilisations corporelles

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

	Méthode	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 de construction ou d'amélioration et les immobilisations hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

e) Constatation des revenus

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

Les contributions et les subventions 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 au 31 décembre 2009

f) Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

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

Le régime de retraite des élus municipaux, auquel participe la 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; et
- les avantages postérieurs à l'emploi.

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

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

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

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués en date du 31 décembre 2008 et du 31 décembre 2009, selon la méthode de la valeur ajustée sur une période de quatre ans.

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

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

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

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

g) Montants à pourvoir dans le futur

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

- Mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1^{er} janvier 2000 :
 - Pour les salaires et les avantages sociaux : sur une période maximale de 20 ans ; et
 - Pour les intérêts sur la dette à long terme (nets des montants à recouvrer de tiers) : la durée résiduelle des dettes correspondantes.
- Avantages sociaux futurs :
 - Pour le déficit constaté initialement au 1^{er} 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 ;

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

- À titre de mesure d'allègement, pour l'excédent de la charge de fonctionnement sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés : aucun amortissement n'est constaté ; et
- À titre de mesure d'allègement, pour les gains et pertes actuariels relatifs au régime de retraite à prestations déterminées : il est prévu que le montant à pourvoir dans le futur, constitué en vertu de la mesure d'allègement selon les modalités décrites au document d'information émis par la MAMROT le 7 novembre 2008, se renverse au moyen de gains actuariels futurs, sinon de manière à ce qu'il soit ramené à zéro en 2021, en conformité avec les modalités d'encadrement de la mesure décrites dans le document d'information émis par le MAMROT le 7 octobre 2009.

h) Dette à long terme

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

i) Estimations comptables

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

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

4. Usagers

	Budget 2009	Réel 2009	Réel 2008
	\$	\$	\$
Cartes métropolitaines	9 879 443	9 636 413	9 695 576
Cartes locales	7 685 269	7 597 529	7 356 303
Comptant	5 737 261	5 901 552	5 423 176
Droits de passage	3 054 897	2 568 922	2 936 480
Transport adapté	847 179	752 928	750 274
Rabais et remboursements	(25 000)	(85 522)	(15 732)
	27 179 049	26 371 822	26 146 077

5. Subventions du gouvernement du Québec

	Budget 2009	Réel 2009	Réel 2008
	\$	\$	\$
Gouvernement du Québec			
Immobilisations corporelles	15 113 452	11 701 060	11 818 056
Financement	1 119 726	825 294	935 018
Exploitation – transport régulier	5 211 661	6 513 229	4 728 109
Exploitation – transport adapté	3 031 106	3 846 965	2 832 206
Autres	250 000	78 537	187 492
	24 725 945	22 965 085	20 500 881

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

6. Agence métropolitaine de transport

Contribution de :

	Budget 2009	Réel 2009	Réel 2008
	\$	\$	\$
Aide métropolitaine	799 000	762 000	782 168
Aide à l'intégration tarifaire	2 136 149	2 146 698	2 237 168
	2 935 149	2 908 698	3 019 336
Équipements métropolitains	773 000	721 654	673 338
Contribution aux trains de banlieue	4 013 030	4 106 803	3 662 093
Contribution à la desserte du métro	—	—	1 222 000
Autres	27 500	15 981	55 000
	4 813 530	4 844 438	5 612 431

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

7. Autres revenus

	Budget 2009	Réel 2009	Réel 2008
	\$	\$	\$
Revenus de placement	168 750	171 921	375 971
Publicité	708 800	729 694	778 380
Desserte métropolitaine	—	—	24 000
Gestion des équipements et infrastructures métropolitains	460 000	447 967	436 972
Activités accessoires et autres revenus	1 448 488	1 309 634	2 623 156
	2 786 038	2 659 216	4 238 479

8. Débiteurs

	2009	2008
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	—	2 646 262
Taxes à la consommation	611 027	828 471
Avances aux employés	72 238	70 218
Autres	1 727 801	3 251 767
	2 411 066	6 796 718

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

9. Subventions à recevoir

	2009	2008
	\$	\$
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme	21 299 294	21 477 060
Exploitation – transport régulier	267 829	2 885 755
Exploitation – transport adapté	1 977 293	963 235
Immobilisations	5 790 785	6 565 132
Autres	169 230	270 542
	29 504 431	32 161 724

10. 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 2009 s'est élevé à 2,44 %.

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

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

11. Créiteurs et frais courus

	2009	2008
	\$	\$
Fournisseurs et frais courus	4 654 971	4 059 328
Agence métropolitaine de transport	28 186	-
Salaires et charges sociales	8 588 817	8 591 190
Intérêts courus de la dette à long terme	501 446	565 859
CSST	84 574	198 149
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	357 268	81 791
	14 215 262	13 496 317

12. Dette à long terme

	2009	2008
	\$	\$
Obligations		
Taux d'intérêt variant de 1,4 % à 6,5 % échéant de juillet 2010 à mars 2015	42 575 000	44 466 000
Billet municipal		
Taux d'intérêt fixe de 4,65 % échéant en décembre 2013	1 143 200	1 239 000
Autres dettes à long terme		
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	—	34 980
	43 718 200	45 739 980
Frais reportés liés à la dette à long terme	(193 035)	(189 624)
	43 525 165	45 550 356

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

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 des obligations de la Société, ce qui inclut la dette à long terme contractée par la Société.

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

Année d'échéance	\$
2010	7 439 100
2011	6 754 900
2012	7 048 800
2013	5 847 000
2014	4 329 800

13. Avantages sociaux futurs

a) Description générale des régimes d'avantages sociaux

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

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

L'évaluation actuarielle la plus récente du régime de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2006 et la prochaine évaluation doit être effectuée en date du 31 décembre 2009.

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

Les employés syndiqués de la Société participent au Régime de retraite des employés syndiqués de la Société de transport de Laval. À des fins comptables, ce régime est un régime à cotisations déterminées. La contribution de la Société se limite à 8 % des salaires admissibles.

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

b) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2009	2008
	\$	\$
Actif du régime à prestations déterminées capitalisé	1 584 200	1 690 000
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(10 021 700)	(9 775 200)
	(8 437 500)	(8 085 200)

c) Charge de l'exercice

	2009	2008
	\$	\$
Régime à prestations déterminées capitalisé	934 900	902 600
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	931 900	951 500
Régime de retraite à cotisations déterminées	2 525 130	2 450 165
Régime de retraite des élus municipaux	20 400	19 900
	4 412 330	4 324 165

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

d) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2009	2008	2009	2008
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	23 040 300	21 606 600	—	—
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(24 253 500)	(21 937 300)	(11 112 900)	(8 435 100)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(1 213 200)	(330 700)	(11 112 900)	(8 435 100)
Pertes actuarielles non amorties (gains)	2 797 400	2 020 700	1 091 200	(1 340 100)
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	1 584 200	1 690 000	(10 021 700)	(9 775 200)

e) Charge de l'exercice

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2009	2008	2009	2008
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 108 100	1 029 000	597 100	583 700
Cotisations salariales des employés	(360 800)	(281 000)	—	—
Amortissement des pertes (gains) actuariels	167 400	156 400	(63 700)	(47 800)
Charge de l'exercice excluant les intérêts	914 700	904 400	533 400	535 900
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	1 431 400	1 354 200	398 500	415 600
Rendement espéré des actifs	(1 411 200)	(1 356 000)	—	—
Charge d'intérêts nette (intérêts créditeurs nets)	20 200	(1 800)	398 500	415 600
Charge de l'exercice	934 900	902 600	931 900	951 500

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

f) Principales hypothèses (taux pondérés)

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2009	2008	2009	2008
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,50 %	6,50 %	4,50 %	4,75 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,50 %	6,50 %	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,50 %	3,50 %	3,15 %	2,87 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,50 %	2,50 %	2,50 %	2,50 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	8,17 %	8,09 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	5,00 %	4,62 %
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	2013	2013

14. Immobilisations corporelles

	2009		2009	2008
	Coût	Amortissement Cumulé	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Bâtiments	27 080 544	12 045 772	15 034 772	15 636 956
Véhicules	96 294 166	67 236 425	29 057 741	24 694 419
Ameublement et équipements de bureau	6 457 409	5 711 307	746 102	804 970
Machinerie, outillage et équipements	18 958 383	5 882 472	13 075 911	7 594 097
Terrains	223 051	—	223 051	223 051
Immobilisations en cours	2 284 990	—	2 284 990	3 343 317
	151 298 543	90 875 976	60 422 567	52 296 810

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

15. Autres actifs non financiers

	2009	2008
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	1 069 062	3 362 793
Frais payés d'avance	124 785	100 693
	1 193 847	3 463 486

16. Engagements contractuels

Au 31 décembre 2009, 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 unifié 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 réduire les quantités de 10 % ou de les augmenter de 20 %. En 2008 et 2009, la Société a reçu 41 autobus à plancher surbaissé. Le montant total des livraisons prévues au cours des prochaines années est estimé à 33 166 000 \$. Une avance contractuelle de 1 032 000 \$ a été versée avant la mise en production des autobus 2010.

b) Système d'information aux voyageurs en temps réel

La Société a octroyé des contrats pour la fourniture et l'installation d'un système d'information aux voyageurs en temps réel. Le coût des contrats s'établit à 4 230 000 \$ pour l'installation du système et, à 1 451 000 \$ pour les frais d'exploitation pour une période de dix ans, pour un total de 5 681 000 \$. En date du 31 décembre 2009, la Société a versé un montant de 1 471 000 \$ pour l'installation, laissant un solde de 4 210 000 \$.

c) Contrats liés à l'agrandissement du garage

La Société a octroyé divers contrats pour des services professionnels, dans le cadre de son projet d'agrandissement du garage. Le coût total des contrats octroyés s'élève à 2 175 000 \$, dont la majeure partie sera déboursée en 2010.

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

d) 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 6 232 000 \$ a été versé, laissant un solde de 182 000 \$ au 31 décembre 2009.

e) Contrats de services

La Société a octroyé des contrats de transport de taxi collectif pour l'année 2010 ainsi qu'un contrat de transport par minibus qui se terminera en 2011. Le montant total octroyé pour ces contrats est de 3 351 000 \$ pour l'année 2010, et de 1 143 000 \$ pour l'année 2011.

La Société a également octroyé divers contrats de services s'échelonnant de 2010 à 2014, pour un montant total de 8 748 000 \$.

f) Contrats d'approvisionnement en pièces d'autobus

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

Les contrats attribuables à la Société pour les années 2010 à 2016 s'élèvent à 9 094 000 \$.

g) Contrat d'approvisionnement en carburant

La Société a signé une entente d'achat regroupé de carburant pour les années 2010 à 2013. Au 31 décembre 2009, le solde de l'engagement s'élève à 35 400 000 litres.

La Société a négocié des ententes avec des institutions financières afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur le marché jusqu'au 31 décembre 2011. Pour la durée totale de ces ententes, la Société s'est engagée à payer une quantité de 15 106 372 litres à un prix fixe, ce qui représente une somme de 10 544 000 \$.

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.

17. 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

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. Il est actuellement impossible de prévoir 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.

18. Fonds de roulement

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

	Bâtiments	Véhicules	Étude sur la clientèle	Ameublement et équipements de bureau	Machinerie, outillage et équipements	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
2010	43 231	2 152	16 717	47 824	135 984	245 908
2011	43 231	1 324	—	47 824	135 984	228 363
2012	39 304	754	—	47 824	85 348	173 230
2013	39 304	—	—	47 824	50 671	137 799
2014	39 304	—	—	47 824	8 339	95 467
	204 374	4 230	16 717	239 120	416 326	880 767

19. Données budgétaires

L'état des résultats ainsi que les activités financières de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales comportent une comparaison avec le budget adopté par la Ville de Laval le 3 décembre 2008.

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

20. 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, et ce, 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 de swap	Échéance	Quantité nominale de référence (en litres)	Juste valeur en 2009	Juste valeur en 2008
			\$	\$
Diesel	31-12-2010	8 631 936	(913 891)	(1 259 998)
Diesel	31-12-2011	6 474 436	(192 801)	(472 573)
Diesel	échu	8 297 730	—	(2 481 628)
			(1 106 692)	(4 214 199)

21. Événement postérieur à la date des états financiers

Dette à long terme

Le 26 janvier 2010, la Société a procédé à une émission d'obligations au montant de 4 476 000\$, afin de financer l'acquisition de divers systèmes technologiques. Cette dette à long terme est assujettie aux tranches et modalités suivantes :

Montant	Échéance	Taux
\$		%
448 000	26-01-2011	1,00
463 000	26-01-2012	1,55
479 000	26-01-2013	2,20
496 000	26-01-2014	2,70
2 590 000	26-01-2015	3,05
4 476 000		

Notes complémentaires au 31 décembre 2009

22. Opérations entre apparentés

La Société fait partie du périmètre comptable de la Ville de Laval. La Société ne réalise aucune opération importante avec la Ville de Laval dans le cours normal de ses affaires, en excluant les contributions reçues de la Ville de Laval, soit 51 093 800 \$ en 2009 (46 193 800 \$ en 2008).

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. Ainsi, les frais reportés liés à la dette à long terme ont été reclassés du poste « Autres actifs non financiers » au poste « Dette à long terme » en déduction de la dette.

Dette à long terme au 31 décembre 2009

Annexe A

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	2009	2008
		\$	%	\$	\$	\$
2000-07-11	27	10 195 000	6,4376	2010	969 000	1 879 000
2002-04-23	28	16 497 000	5,8626	2012	4 117 000	5 361 000
2003-06-26	29	14 150 000	4,4976	2013	6 374 000	7 809 000
2004-01-13	30	8 000 000	4,7398	2014	4 594 000	5 336 000
2005-03-30	31	12 600 000	4,3769	2015	8 370 000	9 491 000
2008-02-26	33	8 490 000	4,1343	2013	7 799 000	8 490 000
2008-07-08	34	6 100 000	4,6241	2013	5 597 000	6 100 000
2008-12-16	Billet	1 239 000	4,6500	2013	1 143 200	1 239 000
2009-05-20	36	4 755 000	3,3199	2014	4 755 000	-
					43 718 200	45 705 000

Charges par objet de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

Annexe B

	Budget 2009	Réel 2009	Réel 2008
	\$	\$	\$
			(redressé)
Salaires, traitements et avantages sociaux	56 995 049	56 623 154	53 937 183
Contrats de transport adapté	6 091 489	6 061 451	5 423 781
Carburant	8 108 289	7 905 726	7 627 358
Entretien et réparation des véhicules	4 051 702	3 751 478	3 610 485
Assurances, taxes et immatriculations	650 103	606 952	519 480
Honoraires et contrats	3 216 474	3 146 213	2 557 279
Entretien et réparation des bâtiments et des équipements	1 190 931	1 182 829	1 096 698
Services publics	1 170 504	1 096 724	943 279
Matériel et fournitures	425 437	270 293	745 929
Location de véhicules et d'équipements	22 597	25 824	14 060
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	226 896	296 252	247 648
Réserve statutaire	1 384 086	—	—
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	4 813 530	4 844 438	5 612 431
Frais de financement	3 085 154	2 419 646	2 519 789
Amortissement des immobilisations corporelles	10 329 562	9 385 590	8 034 956
	101 761 803	97 616 570	92 890 356

Activités de fonctionnement à des fins fiscales de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

Annexe C

	Budget 2009	Réel 2009	Réel 2008
	\$	\$	\$ (redressé)
Revenus			
Contribution de la Ville de Laval	51 093 800	51 093 800	46 193 800
Usagers	27 179 049	26 371 822	26 146 077
Subventions du gouvernement du Québec	9 612 493	11 264 025	8 682 825
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	2 935 149	2 908 698	3 019 336
Autres revenus	2 786 038	2 659 216	4 238 479
	93 606 529	94 297 561	88 280 517
Charges			
Administration générale	12 567 551	10 302 814	9 430 043
Transport régulier	40 780 827	41 337 894	39 105 972
Transport adapté	6 537 630	6 485 418	5 806 129
Carburant	8 108 289	7 905 726	7 627 358
Entretien des autobus et infrastructures	15 539 260	14 935 044	14 753 678
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	4 813 530	4 844 438	5 612 431
Frais de financement	3 085 154	2 419 646	2 519 789
Amortissement des immobilisations corporelles	10 329 562	9 385 590	8 034 956
	101 761 803	97 616 570	92 890 356
Déficit de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(8 155 274)	(3 319 009)	(4 609 839)
Conciliation à des fins fiscales :			
Immobilisations corporelles			
Produit de cession	50 000	41 611	44 039
Amortissement	10 329 562	9 385 590	8 034 956
Perte sur cession	—	97 261	40 902
	10 379 562	9 524 462	8 119 897
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	10 315	63 521	237 030
Remboursement de la dette à long terme	(3 422 582)	(3 410 137)	(2 645 114)
	(3 412 267)	(3 346 616)	(2 408 084)
Affectations			
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	556 574	501 290	1 382 205
Montant à pourvoir dans le futur	631 405	57 925	229 725
	1 187 979	559 215	1 611 930
	8 155 274	6 737 061	7 323 743
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	—	3 418 052	2 713 904

Activités d'investissement à des fins fiscales de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

Annexe D

	Budget 2009	Réel 2009	Réel 2008
	\$	\$	\$
Revenus			
Subventions du gouvernement du Québec	15 113 452	11 701 060	11 818 056
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	15 113 452	11 701 060	11 818 056
Conciliation à des fins fiscales : Immobilisations corporelles			
Acquisition			
Infrastructures	(796 620)	(779 472)	-
Bâtiment	(2 771 467)	(585 037)	(98 523)
Véhicules	(11 922 000)	(11 939 734)	(8 085 372)
Systèmes technologiques et ameublement	(6 249 948)	(2 336 105)	(1 857 625)
Machinerie, outillage et équipements	(1 745 850)	(2 009 871)	(1 874 509)
	(23 485 885)	(17 650 219)	(11 916 029)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	5 936 429	1 502 602	9 113 948
Affectations			
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	2 436 004	1 534 350	753 001
	2 436 004	1 534 350	753 001
	(15 113 452)	(14 613 267)	(2 049 080)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	—	(2 912 207)	9 768 976

Excédent accumulé au 31 décembre 2009

Annexe E

	2009	2008
	\$	\$ (redressé)
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	3 418 052	2 713 904
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	8 538 832	7 860 568
Montant à pourvoir dans le futur	(10 853 385)	(10 795 460)
Financement des investissements en cours	(1 511 453)	1 400 754
Investissement net dans les éléments à long terme	38 003 661	28 033 890
	37 595 707	29 213 656
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	7 637 994	6 640 654
	7 637 994	6 640 654
Fonds réservés		
Fonds de roulement	299 233	519 577
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	408 570	510 713
Financement des activités de fonctionnement	193 035	189 624
	900 838	1 219 914
	8 538 832	7 860 568
Montant à pourvoir dans le futur		
Modifications comptables du 1 ^{er} janvier 2000		
Salaires et avantages sociaux	2 483 405	2 731 746
Intérêts sur la dette à long terme	13 880	26 914
Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	(1 496 700)	(1 549 200)
Régimes non capitalisés	8 466 700	8 466 700
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	20 300	—
Régimes non capitalisés	1 365 800	1 119 300
	10 853 385	10 795 460

Excédent accumulé au 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$ (redressé)
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	57 577	2 394 032
Investissements à financer	(1 569 030)	(993 278)
	(1 511 453)	1 400 754
Investissement net dans les éléments à long terme		
Éléments d'actif		
Immobilisations	60 422 567	52 296 810
	60 422 567	52 296 810
Éléments de passif		
Dette à long terme	43 525 165	45 550 356
Frais reportés liés à la dette à long terme	193 035	189 624
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(21 299 294)	(21 477 060)
	22 418 906	24 262 920
	38 003 661	28 033 890



Société de transport de Laval

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

Dépôt légal
3^e trimestre 1997

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