

# 2010

Rapport d'activités

---

Tenir la  
**route**



*Société de transport de Laval*



## La STL en chiffres

<b>Usagers</b>	total : 19 575 842 par jour : 53 600
----------------	---

<b>Kilométrage</b>	12 214 494
--------------------	------------

<b>Heures d'opération</b>	482 751
---------------------------	---------

<b>Longueur du réseau</b>	1 338,3 km
---------------------------	------------

<b>Lignes</b>	43
---------------	----

<b>Autobus</b>	237
----------------	-----



<b>Biodiesel (en litres)</b>	8 384 064
------------------------------	-----------

<b>Arrêts</b>	2 617
---------------	-------



**STLSYNCHRO**

**Afficheurs  
STLSynchro**

aux arrêts : 84  
dans les autobus : 201

<b>Infobus (horaire aux arrêts)</b>	1 343
---	-------

<b>Abribus</b>	460
----------------	-----

<b>Terminus</b>	5
-----------------	---

<b>Points de vente</b>	45
------------------------	----

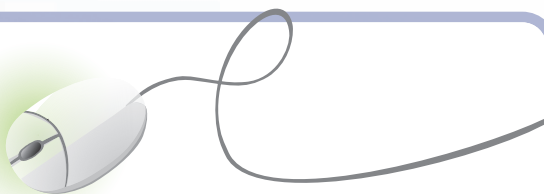
<b>Budget</b>	100 624 000 \$
---------------	----------------

<b>Employés</b>	total :	762
	Chauffeurs :	499
	Entretien :	103
	Bureau non syndiqués :	105
	Bureau syndiqués :	49
	Centre contact clients :	6

### Assemblées du conseil d'administration

ordinaires :	11
extraordinaires :	9
résolutions :	148

## La STL en ligne



<b>Site</b>	visites	2 507 181
	visiteurs uniques	951 414
<b>STLSynchro Mobile</b>	visites	48 153
	visiteurs uniques	7 924
<b>Chronobus</b>	appels logés	326 779
<b>iPhone</b>	téléchargements	10 637
<b>Ma STL</b>	abonnés	15 763
<b>Facebook</b>	abonnés	677
<b>Twitter</b>	abonnés	187



### **Taxi collectif**

8 lignes

47 257 déplacements

### **Service scolaire**

177 voyages, 95 lignes  
et plus de 8 000  
déplacements par jour

Transport adapté 

### **Transport adapté**

347 865 déplacements

726 nouveaux usagers admis en 2010,  
pour un total de 5 000

Diminution significative du nombre de plaintes,  
qui passe de 965 en 2009 à 563 en 2010

Amélioration du service et meilleur contrôle des coûts

## Notre mission

### La STL et ses employés ont pour mission :

- de développer et d'offrir à Laval un service de transport collectif de qualité et performant, évoluant en fonction des besoins de la communauté lavalloise dans le but d'améliorer sa qualité de vie ;
- de promouvoir le développement durable de la ville de Laval et d'y contribuer ;
- de s'assurer que l'ensemble des modes de transport collectifs sur son territoire soient bien intégrés entre eux ainsi qu'avec la marche et le vélo.
- La STL réalise sa mission principalement en exploitant un réseau d'autobus et de transport adapté ainsi que par des partenariats et des ententes avec divers organismes.

## Notre vision 2020 de l'entreprise

- Leader dans le domaine du transport durable, le dynamisme et l'avant-gardisme de la STL auront contribué significativement à la popularité du transport en commun à Laval et à la croissance de 40% de sa clientèle durant la période 2010-2020.
- Économiques et écologiques, ses services sont performants et correspondent aux besoins de la clientèle tant en termes de flexibilité, de qualité que de rapidité.
- Reconnue comme employeur de choix et inspirant la fierté, la STL compte sur une équipe mobilisée et compétente.
- Sa vision se réalise notamment par la mise en place d'axes de transport en commun à haut niveau de service, d'un réseau de transport de proximité flexible et accessible sur tout le territoire et du déploiement de technologies qui favorisent l'utilisation du transport en commun.

## Nos valeurs

- Valoriser le dynamisme.
- Encourager et reconnaître l'engagement de nos employés.
- Miser sur le professionnalisme.

## La table des matières

Le mot du directeur général et du président du conseil d'administration .....	6
Le conseil d'administration .....	8
Le comité de direction .....	9
Honneurs et récompenses .....	10
Application gagnante.....	11
Nouveaux équipements — nouveau look .....	11
Nouveaux bus — nouvelles installations .....	12
Ponctualité exemplaire.....	13
Alerte au smog .....	14
Trolleybus ou autobus électriques? .....	15
Courtoisie au volant.....	16
Ambassadeurs responsables .....	17
Plus de diversité .....	17
Prévention qui rapporte .....	18
Quatre partenaires pour le transport durable à Laval .....	18
Plan de promotion du transport en commun.....	19
Musique de garage .....	19
La STL : transporteur officiel du Mondial Choral Loto-Québec .....	20
Déjeuners d'écoliers .....	20
Vers un monde de bon'air! .....	21
STL campagne Centraide 2010.....	21
États financiers .....	22

## Consolider nos acquis pour instaurer la mobilité durable

En 2010, la Société de transport de Laval (STL) a enregistré une modeste hausse de 0,3% de son achalandage.

Ce résultat s'apparente à celui d'autres sociétés de taille comparable comme la Société de transport de l'Outaouais, le Réseau de transport de la Capitale et le Réseau de transport de Longueuil.

Il s'explique par la lenteur de la reprise économique et la persistance du chômage chez les jeunes, qui forment une grande part de notre clientèle.

En revanche, notre service s'est accru de 7%. Sur la lancée des dispositions prises en août 2009, nous assurons un plus grand nombre de passages en dehors des heures de pointe, ce qui se traduit évidemment par une augmentation du kilométrage total parcouru.

En 2009, nous avons déjà établi un record de ponctualité; nous l'avons amélioré en 2010.

Nous nous félicitons de cette performance, attribuable aux efforts conjugués de nos chauffeurs, superviseurs, planificateurs et employés d'entretien, pour ne nommer que ceux-là. En fait, tout le personnel de la STL concourt à cette exactitude, qu'apprécient chaque jour nos quelque 53 600 passagers.

Selon de récents sondages, le taux de satisfaction atteint aussi un sommet.

Baptisé *STLSynchro*, notre système d'information en temps réel nous classe parmi les leaders mondiaux dans le domaine.

Conçu pour rendre l'expérience client des plus agréables, il a obtenu cette année de nombreux prix qui récompensent notre audace et notre vision.

Une fois de plus, notre programme *Alerte au smog* a démontré sa pertinence et son efficacité. L'imposant processus de communication interne et externe mis en branle a assuré le succès de l'opération à deux reprises cet été.

Pendant une période totale de huit jours, plus de 30 896 passagers supplémentaires ont choisi le transport en commun pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Aucun autre transporteur public au Québec n'offre une tarification spéciale en cas de smog.

Là aussi, nous nous démarquons.

Dans les prochaines années, la STL devra rehausser davantage la qualité de son service et chercher de nouveaux moyens d'y parvenir.

Notre étude de faisabilité d'un réseau de trolleybus sur le territoire que nous desservons a été fort concluante, en ce qu'elle nous a amené à considérer d'autres modes alternatifs, comme l'utilisation d'autobus complètement électriques, que nous analysons présentement.

La STL a affirmé, au printemps dernier, sa volonté d'électrifier complètement son parc de véhicules d'ici 2030 et elle entend examiner toutes les options pour y parvenir, afin de prendre la meilleure décision dans l'intérêt de la population lavalloise.

Avec notre vis-à-vis montréalais, nous étudions actuellement la possibilité d'étendre jusqu'à Laval la voie réservée du boulevard Pie-IX, dont la réouverture est souhaitée.

Nous participons également aux discussions relatives à de nouveaux prolongements du métro sur notre territoire et aux travaux de planification globale des transports.

### **Bref, les bonnes idées ne manquent pas!**

En investissant notamment dans la modernisation de ses installations et le renouvellement de son parc, la STL affirme haut et fort sa détermination à favoriser la mobilité durable et à protéger ainsi notre environnement.



**Pierre Giard**  
Directeur général



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



## Le conseil d'administration

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





## Le comité de direction

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



## Honneurs et récompenses

Prix **Distinction** (pour l'ensemble des réalisations : ajout de 28% de service, augmentation de la ponctualité, journées *Alerte au smog*, SAE et *STLSynchro*) et Prix **Transport collectif** (pour *STLSynchro*) remis par l'Association québécoise du transport et des routes

Prix **Gouvernement en ligne** (pour *STLSynchro*) remis par l'Institut d'administration publique de Québec

Prix **Guy-Chartrand** – Développement et amélioration du transport collectif remis par Transport 2000 Québec et Prix **Reconnaissance** remis par l'Association du transport urbain du Québec à Kathleen Saint-Yves, de la direction Communications et marketing pour sa contribution exceptionnelle au déploiement de *STLSynchro*

**Distinction en emploi** – remis par l'Association régionale de loisirs pour personnes handicapées de Laval

Prix **Boomerang** – Meilleure application mobile remis par Infopresse à l'agence Tonik groupimage pour *STLSynchro Mobile*



## Application gagnante

Pour faciliter la gestion des déplacements sur son réseau, la STL a lancé en août une nouvelle application SMS.

Elle offre à l'utilisateur deux services :

- pour connaître l'horaire des six prochains passages à un arrêt, il lui suffit d'envoyer un message au 511 STL (511 785) et de saisir le numéro de cet arrêt ; et
- pour recevoir sur son téléphone des alertes de détour ou de retour sur ses lignes favorites, on peut s'inscrire à Ma STL au [www.stl.laval.qc.ca](http://www.stl.laval.qc.ca).

Cette nouvelle application fait partie de *STLSynchro*, notre système d'information aux voyageurs en temps réel, pour la version mobile disponible sur iPhone.



## Nouveaux équipements nouveau look



En mai, s'est amorcée l'installation progressive dans chacun de nos véhicules de nouveaux dispositifs :

- afficheur alphanumérique indiquant le nom du prochain arrêt vers lequel l'autobus se dirige et les correspondances possibles ; et
- système vocal d'annonce du nom de l'arrêt par haut-parleurs.

Ces innovations s'inscrivent dans le vaste programme *STLSynchro*.

C'est aussi au printemps que la STL a présenté le design rajeuni de ses autobus, harmonisé avec ses nouvelles couleurs de marque : le vert et le bleu.

Cette évolution graphique témoigne de notre volonté de tout mettre en œuvre pour préserver la nature : bleu du ciel et de l'eau, vert des forêts et couleur symbolisant l'environnement.



## Nouveaux bus nouvelles installations

En 2010, la STL a fait l'acquisition de quatorze nouveaux véhicules avec rampes à bascule à l'avant et porte plus large, pour accueillir des passagers en fauteuil roulant.

Cet achat constitue une étape importante dans notre démarche pour faciliter l'accessibilité à nos services.

Par ailleurs, les travaux d'agrandissement de notre garage ont été lancés en octobre. Ils vont permettre d'abriter 75 autobus de plus et de mettre à la disposition de nos équipes quatre nouvelles baies d'entretien.

Le projet coûtera 20,1 M\$, dont 13,5 M\$ proviennent de l'aide financière du gouvernement du Québec.

Sans être un bâtiment complètement vert, des efforts importants ont été mis dans la conservation de l'énergie par l'installation de systèmes de ventilation qui intègrent une récupération de chaleur et une conception de l'enveloppe du bâtiment qui, elles aussi, limitent les pertes de chaleur. De plus, une toiture blanche et des aménagements paysagers du stationnement des employés ont été planifiés dans le projet pour réduire la création d'îlots de chaleur en milieu industriel.



## Ponctualité exemplaire

Pour la deuxième année consécutive, la ponctualité moyenne s'est maintenue au-dessus de 90%. Mais un nouveau record dans l'histoire de la STL a été inscrit: en février, nos autobus ont enregistré un taux de ponctualité de 92,2% et ont atteint 92,4% en mars.

Pour la première fois, l'indice franchit la barre des 92%, souvent frôlée en 2009.

C'est d'autant plus exceptionnel que nos opérations ont été compliquées par la multiplication de chantiers sur la voie publique et par diverses conditions climatiques difficiles.

Ce score, fort enviable, est le résultat d'efforts constants déployés à l'analyse et à la révision des temps de parcours et certainement pas étranger au déploiement, l'an dernier, du Système d'aide à l'exploitation (SAE).

Intégré au poste de conduite des autobus, le SAE remplit en fait une double fonction :

- repérage du véhicule en temps réel, grâce à la technologie du GPS; et
- communication directe avec notre Centre de contrôle.

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

Avec confiance, la STL offre même sa fameuse *Garantie qualité* : si un autobus retarde de cinq minutes ou moins dans des conditions normales de transport, elle s'engage à rembourser le passage!

Quel autre transporteur public canadien en fait autant pour être à l'heure ?



### Plaintes sur la ponctualité

2007	2008	2009	2010
1577	1313	1144	948

## Alerte au smog

En vigueur durant l'été, du premier juin à la fête du Travail, *Alerte au smog* a pour objectif de stimuler l'utilisation du transport collectif en cas de détérioration des conditions atmosphériques.



Si Environnement Canada lance un avertissement de smog, le tarif des autobus de la STL est ramené le lendemain à seulement 1 \$, ce qui constitue une réduction significative par rapport au prix habituel (2,75 \$ en 2010).

Les experts estiment que cette mesure incitative entraîne, chaque jour où elle est appliquée, le retrait de 1 500 véhicules des routes les jours de smog.

L'*Alerte au smog* a été déclenchée à deux reprises en 2010, pour une durée totale de huit jours, au cours desquels 30 896 déplacements supplémentaires ont été constatés.

### Voici les variations notées :

	du 5 au 9 juillet (5 jours)	du 31 août au 2 septembre (3 jours)
Achalandage <b>attendu</b>	218 281	207 189
Achalandage <b>observé</b>	233 844	222 521
Écart <b>en nombre</b>	15 564	15 332
Écart <b>en %</b>	7,13	7,40

En 2009, une alerte de trois jours avait attiré 4 357 passagers additionnels, pour une augmentation d'environ 5 %.

Les résultats de 2010 montrent que le programme, unique au Québec, gagne en popularité.

## Trolleybus ou autobus électriques ?

La STL a publicisé en novembre les conclusions d'une étude de faisabilité d'un réseau de trolleybus, commandée en 2009.

Dans leur rapport, les auteurs rappellent que la technologie envisagée, 100 % électrique, a fait largement ses preuves : elle est fiable et propre.

Selon eux, aucun obstacle technique, physique ou réglementaire ne s'oppose à l'implantation de ce mode de transport sur les grands axes de déplacement à Laval.

Ils s'empressent cependant d'ajouter que des percées dans le domaine de l'électrification des autobus sont survenues durant leur mandat et méritent qu'on s'y arrête.

Ils recommandent en conséquence d'explorer ces nouvelles avenues. Ils attirent notamment l'attention sur des véhicules électriques à charge rapide aux arrêts (biberonnage) et ceux à charge lente la nuit, mais capables d'une autonomie de plus de 100 kilomètres.

Une expérimentation, à laquelle se livrent d'autres sociétés québécoises de transport collectif, permettra de soumettre des prototypes, déjà testés ailleurs dans le monde, à nos conditions hivernales.

Ces nouvelles filières présentent l'avantage de ne pas affecter le paysage urbain (pas de poteaux, pas de perches, pas de caténaires) et de s'appliquer partout, alors que le trolleybus, en raison du coût d'infrastructures, doit se cantonner à des corridors précis.



## Courtoisie au volant

Au moins à deux reprises au cours de l'année, la STL s'est associée à ses partenaires et aux services de police de la région métropolitaine pour sensibiliser les automobilistes aux privilèges dont bénéficient par règlement les autobus.

Du 24 mai au 18 juin, une campagne a ainsi mis l'accent sur l'importance de respecter les voies réservées au transport collectif.

Ces corridors forment un réseau de 85,2 kilomètres et améliorent grandement la rapidité et la fluidité du service. Plus de 260 lignes d'autobus y transportent quotidiennement plus de 103 000 usagers, soit plus de 26 millions par an.

Du 22 novembre au 17 décembre, une autre offensive a porté cette fois sur l'obligation de céder le passage à un autobus qui réintègre la voie où il circulait après avoir fait monter ou descendre des passagers.

Cette obligation est d'ailleurs clairement imposée par le *Code de la sécurité routière*.

En plus de faire la promotion de cette campagne en apposant des affiches à l'arrière de ses autobus et sur les abribus ainsi que sur son site Internet, la STL a pris l'initiative de diffuser des messages à cet effet sur des panneaux à message variable de la ville de Laval.



**CÉDER LE PASSAGE  
À L'AUTOBUS,  
LA VOIE À SUIVRE**

**PRIORITÉ**

Logos: RTL, STL, STM, ISPM, and other partners.



## Ambassadeurs responsables

Parce qu'ils sont en première ligne, nos chauffeurs entretiennent un contact privilégié avec la clientèle. Et ils s'en acquittent avec brio!

Déjà réputés pour leur exactitude — voir volet *Ponctualité exemplaire* — ils brillent également par leur vigilance et leur prudence au volant.

À preuve : le nombre d'accidents de la route a diminué.

Nos activités de formation sur la sécurité routière et l'embauche d'un expert en la matière ont porté des fruits.



## Plus de diversité

La STL, qui adhère aux principes d'équité en emploi, n'a pas manqué de le faire savoir.

Nous voulons en effet recruter des jeunes, des femmes et des représentants des minorités.

Dans cette optique, nous avons visité des écoles de métiers de la région et établi des contacts avec le Çaphit Laval (Comité Action Personnes Handicapées Intégration Travail) et avec le groupe Femmes et métiers gagnants, de Sainte-Thérèse.

Cette action se poursuivra en 2011, notamment auprès des communautés culturelles.



## Prévention qui rapporte

L'amélioration constante de nos processus d'entretien mécanique et la baisse de consommation de nos autobus ont généré d'importantes économies.

Notre programme de gestion des garanties nous a permis d'épargner, lui aussi, et de tirer parti des remboursements de la part des fabricants.

Pour assurer un service complet en tout temps, la STL peut compter sur la disponibilité et la robustesse de son parc d'autobus.

## Quatre partenaires pour le transport durable à Laval

- Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)
- Communauto
- Covoiturage
- Vélo Québec



**Abonnez-vous gratuitement!**

**Offre exclusive aux résidents de Laval**  
[www.communauto.com/stl](http://www.communauto.com/stl)

Achetez **8 droits de passage** sur le réseau de la STL et profitez d'un abonnement gratuit d'un an à Communauto à des tarifs privilégiés.

L'auto pratique, économique et écologique!

**RECYCLEZ VOTRE BAZOU**  
pour 15 mois de transport en commun gratuits!

**faitesdelair.org**  
1 888 819-7330

**Faites de l'air!**  
Adieu bazou

Partenaires:

**Deux nouvelles stations Communauto à Laval**

Les usagers de la STL ont eu droit à deux nouvelles stations Communauto à Laval, soit à la station de transport en commun de la rue de la Vallée et à la station de transport en commun de la rue de la Vallée. Ces deux nouvelles stations Communauto permettront aux usagers de la STL de profiter de la flexibilité et de la praticité de ce mode de transport alternatif. Les usagers qui font partie de la communauté Communauto pourront ainsi profiter de la flexibilité et de la praticité de ce mode de transport alternatif. Les usagers qui font partie de la communauté Communauto pourront ainsi profiter de la flexibilité et de la praticité de ce mode de transport alternatif.

**Qu'est-ce que Communauto?**  
Communauto est un service de location d'automobiles à court terme. Le principe est simple: vous réservez une voiture en ligne ou par téléphone, vous la récupérez à la station de votre choix, vous la conduisez et vous la rendez à la station de votre choix. Communauto est le plus ancien service d'auto-partage au Québec.

## Plan de promotion du transport en commun

Excellente collaboration entre la Société de transport de Laval et le ministère des Transports du Québec pour la réalisation d'offensives et d'activités de visibilité pour faire connaître nos divers outils d'information rendant encore plus accessible le transport collectif, pour nos campagnes *STLSynchro* et *Alerte au smog*.



## Musique de garage

Le garage de la STL est devenu un plateau de tournage en décembre dernier. Le groupe Phantogram, de passage au Québec, y a réalisé un clip de sa chanson *Mouthful of Diamonds*.

Il s'agissait du pilote d'une série vidéo, présentée sur le nouveau site [scene1425.com](http://scene1425.com).

En prenant cette initiative, la Scène 1425 veut encourager des artistes d'ici et d'ailleurs à utiliser des lieux insolites de Laval comme cadre de performance sur vidéo.

Depuis 2008, la Scène 1425 promeut la musique et les arts de la scène auprès des ados et jeunes adultes lavallois. La STL est fière de s'y associer.

Originaire de l'État de New York, encensé par la critique, Phantogram propose un rock électronique urbain. *Eyelid Movies*, son premier album, a été lancé en avril dernier sur l'étiquette montréalaise Indica Records. Le duo s'est produit en Amérique du Nord et en Europe.



## La STL : transporteur officiel du Mondial Choral Loto-Québec

Chaque soir, du 18 au 27 juin, à compter de 18 h, la STL a offert gratuitement le transport vers l'Espace Montmorency, le lieu de représentation du Mondial Choral Loto-Québec.

Les spectateurs ont pu se procurer un billet aller-retour gratuit en visitant le site du Mondial ou celui de la STL.

Les choristes et les bénévoles ont été admis eux aussi sans frais, sur présentation de leur accréditation.

Inciter les festivaliers à utiliser le transport collectif et à promouvoir la mobilité durable s'accordent parfaitement avec notre mission.

## Déjeuners d'écoliers

La veille de Noël et du jour de l'An, la STL offre la gratuité à ses usagers, en leur demandant en retour d'effectuer des dons au profit d'écoliers défavorisés.

En 2010, elle a recueilli 3 176,75 \$: 1 227,70 \$ le 24 décembre et 1 949,05 \$ le 31.

Le comité Boomerang des employés de la STL a mis cette somme à profit pour distribuer des déjeuners collations dans des écoles lavalloises.

**Rendez-vous au Mondial Choral Loto-Québec sur une note juste!**



**ALLER-RETOUR GRATUIT DU 18 AU 27 JUIN**



**La STL, transporteur officiel du Mondial Choral Loto-Québec**

Nous sommes fiers de vous offrir gratuitement le service de transport en autobus en direction de l'Espace Montmorency, du 18 au 27 juin à partir de 18 h. Afin de profiter de cette offre, vous n'aurez qu'à vous munir du laissez-passer disponible à partir du 9 juin sur le site Internet du Mondial Choral [www.mondialchoral.org](http://www.mondialchoral.org) ou de la STL [www.stl.laval.qc.ca](http://www.stl.laval.qc.ca)

Bon festival!

Le Mondial Choral Loto-Québec ROMA  
LAVAL 2010



## Vers un monde de bon'air !

La quatrième édition du concours artistique *Droit de Cité* s'est déroulée sous le thème *La biodiversité en milieu urbain, une richesse à ma portée!*

Le prix Coup de cœur de la STL est allé à la jeune Khouloud Moussa, de l'école secondaire Mont-de-La-Salle: son dessin, intitulé *Vers un monde de bon'air!*, a été reproduit et affiché dans une centaine de nos autobus.

De plus, elle a gagné un *abonnement STL mensuel* d'une durée d'un an.

Le concours est organisé par le Forum jeunesse Laval, en collaboration avec de nombreux organismes de la région, dont la STL.



## STL campagne Centraide 2010



En 2010, la générosité des employés de la STL s'est encore une fois manifestée. Un montant de 36 836\$ a été accumulé. Cette somme fut remise à Centraide du Grand Montréal qui, à son tour, a redistribué un montant de 2 033 000\$ à 23 organismes de Laval.

## États financiers

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	23
Rapport de l'auditeur indépendant	24
Rapport du vérificateur général de la Ville de Laval	26
État des résultats	28
État de la situation financière	29
État de la variation de la dette nette	30
État des flux de trésorerie	31
Notes complémentaires	32
ANNEXE A – Dette à long terme	49
ANNEXE B – Charges par objets	50
ANNEXE C – Activités de fonctionnement à des fins fiscales	51
ANNEXE D – Activités d'investissement à des fins fiscales	52
ANNEXE E – Excédent accumulé	53

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

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

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction de la Société maintient un système de contrôle comptable interne, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables.

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

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

Le directeur général,



**Pierre Giard**

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



**Kathy Dumortier, CA**

Le 5 avril 2011

Laval, Québec

## Rapport de l'auditeur indépendant **Deloitte.**

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport de Laval, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2010 et l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

### **Responsabilité de la direction pour les états financiers**

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

### **Responsabilité de l'auditeur**

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

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers, afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

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



# Rapport de l'auditeur indépendant

## Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Laval, au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

## Observations

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

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

*Somson Belin Deloitte & Touche s.e.n.c.s.l.*<sup>1</sup>

Le 5 avril 2011

Laval, Québec

<sup>1</sup> Comptable agréé auditeur permis n° 18261

## Rapport du vérificateur général de la Ville de Laval



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

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport de Laval, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2010 et l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

### **Responsabilité de la direction pour les états financiers**

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celle-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

### **Responsabilité de l'auditeur**

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers, afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

# Rapport du vérificateur général de la Ville de Laval

## **Opinion**

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Laval au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

## **Observations**

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

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

Le vérificateur général par intérim de la Ville de Laval,

*Caroline Leblanc, CA auditeur*

Caroline Leblanc, CA auditeur

Le 5 avril 2011

Laval, Québec

## État des résultats

### Exercice terminé le 31 décembre 2010

	Notes	Budget 2010 \$	Réel 2010 \$	Réel 2009 \$
<b>Revenus</b>				
Contribution de la Ville de Laval		53 593 800	<b>53 593 800</b>	51 093 800
Usagers	3	27 569 695	<b>27 763 888</b>	26 371 822
Subventions du gouvernement du Québec	4	28 807 996	<b>21 585 501</b>	22 965 085
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	5	4 515 000	<b>9 745 958</b>	2 908 698
Autres revenus	6	2 828 011	<b>2 526 636</b>	2 659 216
		117 314 502	<b>115 215 783</b>	105 998 621
<b>Charges</b>				
Administration générale		12 904 439	<b>11 064 565</b>	10 302 814
Transport régulier		44 156 577	<b>44 646 364</b>	41 337 894
Transport adapté		7 077 479	<b>7 089 724</b>	6 485 418
Carburant		7 762 376	<b>7 375 594</b>	7 905 726
Entretien des autobus et infrastructures		16 440 458	<b>15 349 133</b>	14 935 044
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5	5 580 000	<b>5 727 241</b>	4 844 438
Intérêts et frais de financement		2 933 292	<b>2 417 181</b>	2 419 646
Amortissement des immobilisations		10 620 000	<b>9 514 638</b>	9 385 590
		107 474 621	<b>103 184 440</b>	97 616 570
<b>Excédent de l'exercice</b>		9 839 881	<b>12 031 343</b>	8 382 051
Excédent accumulé au début de l'exercice			<b>37 595 707</b>	29 213 656
<b>Excédent accumulé à la fin de l'exercice</b>			<b>49 627 050</b>	37 595 707

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

## État de la situation financière

### Au 31 décembre 2010

	Notes	2010	2009
		\$	\$
<b>Actifs financiers</b>			
Encaisse et placements temporaires		15 079 970	9 125 105
Débiteurs	7	12 350 192	2 411 066
Subventions à recevoir	8	28 152 752	29 504 431
		<b>55 582 914</b>	41 040 602
<b>Passifs</b>			
Créditeurs et frais courus	10	16 528 167	14 215 262
Revenus perçus d'avance		1 562 814	896 632
Dette à long terme	11	46 640 668	43 525 165
Passif au titre des avantages sociaux futurs	12	8 993 900	8 437 500
		<b>73 725 549</b>	67 074 559
<b>Dette nette</b>		<b>(18 142 635)</b>	(26 033 957)
<b>Actifs non financiers</b>			
Immobilisations	13	62 761 475	60 422 567
Stocks de fournitures		1 966 730	2 013 250
Autres actifs non financiers	14	3 041 480	1 193 847
		<b>67 769 685</b>	63 629 664
<b>Excédent accumulé</b>		<b>49 627 050</b>	37 595 707
Engagements contractuels	15		
Éventualités	16		

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

## État de la variation de la dette nette

### Exercice terminé le 31 décembre 2010

	Réel 2010	Réel 2009
	\$	\$
<b>Excédent de l'exercice</b>	<b>12 031 343</b>	8 382 051
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(11 938 794)	(17 650 219)
Produit de cession	34 910	41 611
Amortissement des immobilisations	9 514 638	9 385 590
Perte sur cession	50 338	97 261
	<b>(2 338 908)</b>	(8 125 757)
Variation des stocks de fournitures	46 520	168 227
Variation des autres actifs non financiers	(1 847 633)	2 269 639
	<b>(1 801 113)</b>	2 437 866
<b>Variation de la dette nette</b>	<b>7 891 322</b>	2 694 160
Dette nette au début de l'exercice	(26 033 957)	(28 728 117)
<b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>	<b>(18 142 635)</b>	(26 033 957)

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

## État des flux de trésorerie

### Exercice terminé le 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Excédent de l'exercice	12 031 343	8 382 051
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	9 514 638	9 385 590
Perte sur cession d'immobilisations	50 338	97 261
	<b>21 596 319</b>	17 864 902
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(9 939 126)	4 385 652
Subventions à recevoir	1 351 679	2 657 293
Stocks de fournitures	46 520	168 227
Autres actifs non financiers	(1 847 633)	2 269 639
Créditeurs et frais courus	2 312 905	718 945
Revenus perçus d'avance	666 182	195 117
Passif au titre des avantages sociaux futurs	556 400	352 300
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	<b>14 743 246</b>	28 612 075
<b>Activités d'investissement en immobilisations</b>		
Acquisitions	(11 938 794)	(17 650 219)
Produit de cession	34 910	41 611
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<b>(11 903 884)</b>	(17 608 608)
<b>Activités de financement</b>		
Émission de dettes à long terme	10 629 000	4 755 000
Remboursement de la dette à long terme – portion STL	(3 669 921)	(3 410 137)
Remboursement de la dette à long terme – portion subventionnée	(3 769 179)	(3 366 643)
Variation des frais reportés liés à la dette à long terme	(74 397)	(3 411)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	<b>3 115 503</b>	(2 025 191)
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>5 954 865</b>	8 978 276
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice</b>	<b>9 125 105</b>	146 829
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>15 079 970</b>	9 125 105

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont composés de l'encaisse et des placements temporaires.

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

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

### 1. Statut et nature des activités

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

### 2. Sommaire des principales conventions comptables

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

Les principales conventions comptables utilisées sont les suivantes :

#### a) Méthode de comptabilité

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

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

#### b) Estimations comptables

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

#### c) Constatation des revenus

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

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

Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.



# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2010

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

#### d) Encaisse et placements temporaires

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

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

#### e) Subventions à recevoir

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

#### f) Immobilisations

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

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

#### g) Stocks de fournitures

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

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

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

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

#### Régimes de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

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

Le régime de retraite des élus municipaux, auquel participe la 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.

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

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

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

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

#### k) Instruments financiers dérivés

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

# Notes complémentaires

## Au 31 décembre 2010

### 3. Usagers

	Budget 2010	Réel 2010	Réel 2009
	\$	\$	\$
Titres métropolitains <sup>(a)</sup>	9 920 927	<b>10 311 673</b>	9 636 413
Titres STL mensuels	7 900 842	<b>7 615 009</b>	7 597 529
Comptant	6 378 908	<b>6 364 079</b>	5 901 552
Droits de passage	2 630 320	<b>2 662 869</b>	2 568 922
Transport adapté	818 738	<b>848 729</b>	752 928
Rabais et remboursements	(80 040)	<b>(38 471)</b>	(85 522)
	27 569 695	<b>27 763 888</b>	26 371 822

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

### 4. Subventions du gouvernement du Québec

	Budget 2010	Réel 2010	Réel 2009
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Exploitation - transport régulier	6 942 000	<b>7 358 869</b>	6 513 229
Exploitation - transport adapté	3 694 067	<b>3 732 098</b>	3 846 965
Financement	1 234 802	<b>1 061 639</b>	825 294
Autres	246 200	<b>230 065</b>	78 537
	12 117 069	<b>12 382 671</b>	11 264 025
Investissement			
Immobilisations	16 690 927	<b>9 202 830</b>	11 701 060
	28 807 996	<b>21 585 501</b>	22 965 085

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

### 5. Agence métropolitaine de transport

	Budget 2010	Réel 2010	Réel 2009
	\$	\$	\$
<b>Contribution de :</b>			
Majoration de la taxe sur les carburants	-	4 765 000	-
Aide à l'intégration tarifaire	3 814 000	4 323 931	2 146 698
Aide métropolitaine	701 000	657 027	762 000
	4 515 000	9 745 958	2 908 698
<b>Contribution à :</b>			
Équipements métropolitains	1 254 000	1 560 726	721 654
Contribution aux trains de banlieue	4 306 000	4 184 015	4 106 803
Autres	20 000	(17 500)	15 981
	5 580 000	5 727 241	4 844 438

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

### 6. Autres revenus

	Budget 2010	Réel 2010	Réel 2009
	\$	\$	\$
Publicité	719 000	<b>689 142</b>	729 694
Gestion des équipements et infrastructures métropolitains	465 000	<b>460 800</b>	447 967
Revenus de placement	85 000	<b>163 111</b>	171 921
Activités accessoires et autres revenus	1 559 011	<b>1 213 583</b>	1 309 634
	2 828 011	<b>2 526 636</b>	2 659 216

### 7. Débiteurs

	2010	2009
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	<b>9 230 269</b>	-
Comptes clients généraux	<b>1 369 326</b>	1 341 178
Taxes à la consommation	<b>1 065 981</b>	611 027
Autres	<b>684 616</b>	458 861
	<b>12 350 192</b>	2 411 066

## Notes complémentaires

### Au 31 décembre 2010

#### 8. Subventions à recevoir

	2010	2009
	\$	\$
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme	23 535 816	21 299 294
Exploitation – transport régulier	693 770	267 829
Exploitation – transport adapté	1 251 729	1 977 293
Immobilisations	2 450 527	5 790 785
Autres	220 910	169 230
	<b>28 152 752</b>	<b>29 504 431</b>

#### 9. Emprunt bancaire

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 10 000 000 \$, au taux préférentiel et renégociable annuellement. Le taux moyen pour l'exercice financier 2010 s'est élevé à 2,59 %.

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.



## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

### 10. Crédoiteurs et frais courus

	2010	2009
	\$	\$
Salaires et charges sociales	11 322 209	8 673 391
Fournisseurs et frais courus	4 380 503	4 654 971
Intérêts courus de la dette à long terme	468 187	501 446
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	357 268	357 268
Agence métropolitaine de transport	-	28 186
	<b>16 528 167</b>	14 215 262

### 11. Dette à long terme

	2010	2009
	\$	\$
Obligations		
taux d'intérêt variant de 1,0% à 6,15% (1,4% à 6,5% en 2009)		
échéant d'avril 2012 à décembre 2015	45 866 000	42 575 000
Billet municipal		
Taux d'intérêt fixe de 4,65%		
échéant en décembre 2013	1 042 100	1 143 200
	<b>46 908 100</b>	43 718 200
Frais reportés liés à la dette à long terme	(267 432)	(193 035)
	<b>46 640 668</b>	43 525 165

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

### 11. Dette à long terme (suite)

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

Les versements estimatifs sur la dette à long terme au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

Année d'échéance	\$
2011	7 769 900
2012	8 097 800
2013	6 932 000
2014	5 452 800
2015	4 772 800
1 à 5 ans	33 025 300
6 à 10 ans	13 651 800
11 ans et plus	231 000
	46 908 100

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

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

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

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.

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

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

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

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

Les employés syndiqués de la Société participent au Régime de retraite des employés syndiqués de la Société de transport de Laval. Ce régime, à des fins comptables, est un régime à cotisations déterminées. La contribution de la Société se limite à 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 dépendamment du groupe d'emploi à l'intérieur duquel se retrouve un employé.

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

	2010	2009
	\$	\$
Actif du régime à prestations déterminées capitalisé	1 623 800	1 584 200
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(10 617 700)	(10 021 700)
	<b>(8 993 900)</b>	<b>(8 437 500)</b>

#### c) Charge de l'exercice

	2010	2009
	\$	\$
Régime à prestations déterminées capitalisé	1 125 600	934 900
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	1 337 300	931 900
Régime de retraite à cotisations déterminées	3 702 800	2 525 130
Régime de retraite des élus municipaux	19 400	20 400
	<b>6 185 100</b>	<b>4 412 330</b>

## Notes complémentaires

### Au 31 décembre 2010

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

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

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2010	2009	2010	2009
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	24 709 100	23 040 300	—	—
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(28 565 100)	(24 253 500)	(12 221 400)	(11 112 900)
Situation actuelle nette: déficit de comptabilisation	(3 856 000)	(1 213 200)	(12 221 400)	(11 112 900)
Pertes actuarielles non amorties	5 479 800	2 797 400	1 603 700	1 091 200
<b>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice</b>	<b>1 623 800</b>	<b>1 584 200</b>	<b>(10 617 700)</b>	<b>(10 021 700)</b>

##### e) Charge de l'exercice

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2010	2009	2010	2009
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 221 200	1 108 100	756 400	597 100
Cotisations salariales des employés	(404 100)	(360 800)	—	—
Amortissement des pertes actuarielles (gains actuariels)	240 000	167 400	81 900	(63 700)
Charge de l'exercice excluant les intérêts	1 057 100	914 700	838 300	533 400
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	1 596 300	1 431 400	499 000	398 500
Rendement espéré des actifs	(1 527 800)	(1 411 200)	—	—
Charge d'intérêts nette	68 500	20 200	499 000	398 500
<b>Charge de l'exercice</b>	<b>1 125 600</b>	<b>934 900</b>	<b>1 337 300</b>	<b>931 900</b>

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

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

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

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2010	2009	2010	2009
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	<b>6,50 %</b>	6,50 %	<b>4,00 %</b>	4,50 %
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>	3,50 %	<b>3,11 %</b>	3,15 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	<b>2,50 %</b>	2,50 %	<b>2,50 %</b>	2,50 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	<b>s. o.</b>	s. o.	<b>7,88 %</b>	8,17 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	<b>s. o.</b>	s. o.	<b>4,37 %</b>	5,00 %
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	<b>s. o.</b>	s. o.	<b>2025</b>	2013

### 13. Immobilisations

	2010			2009
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Bâtiments	27 232 253	12 726 579	14 505 674	15 034 772
Véhicules	99 095 690	70 697 623	28 398 067	29 057 741
Ameublement et équipements de bureau	7 198 674	5 944 881	1 253 793	746 102
Machinerie, outillage et équipements	23 005 426	7 118 305	15 887 121	13 075 911
Terrains	223 051	—	223 051	223 051
Immobilisations en cours	2 493 769	—	2 493 769	2 284 990
	<b>159 248 863</b>	<b>96 487 388</b>	<b>62 761 475</b>	60 422 567

## Notes complémentaires

### Au 31 décembre 2010

#### 14. Autres actifs non financiers

	2010	2009
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	2 894 779	1 069 062
Frais payés d'avance	146 701	124 785
	<b>3 041 480</b>	1 193 847

#### 15. Engagements contractuels

Au 31 décembre 2010, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

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

Par l'entremise du processus d'achats unifiés regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec, la Société de transport de Montréal a été mandatée pour faire l'acquisition d'autobus urbains à plancher surbaissé. La Société s'est engagée à acquérir 75 de ces autobus pour les années 2008 à 2011. La Société a la possibilité de diminuer les quantités de 10% ou de les augmenter de 20%. De 2008 à 2010, la Société a reçu 55 autobus à plancher surbaissé. Le montant total des livraisons, au cours de la prochaine année, est estimé à 11 875 000 \$. Une avance contractuelle de 2 877 000 \$ a été versée avant la mise en production des autobus 2011.

En 2010, par le processus d'achats unifiés, la Société a mandaté la Société de transport de Montréal à entreprendre les démarches pour l'acquisition d'autobus hybrides à plancher surbaissé pour la période 2012-2015 avec deux options d'un an chacune, soit une pour l'année 2016 et une pour l'année 2017. Le montant total des contrats, y compris les années d'option pour la Société, ne dépasse pas 100 M\$.

##### 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 actuellement à 4 776 000 \$ pour l'installation du système et à 1 527 000 \$ pour les frais d'exploitation pour une période de

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

### 15. Engagements contractuels (suite)

#### b) Système d'information aux voyageurs en temps réel (suite)

10 ans. Le solde résiduel au 31 décembre 2010 s'établit à 2 940 000 \$, dont 1 420 000 \$ pour les coûts d'installation et 1 520 000 \$ pour les frais d'exploitation. Les versements à venir pour les coûts d'installation seront en majeure partie en 2011, alors que les versements pour les frais d'exploitation s'échelonnent jusqu'en 2019.

#### c) Contrats liés à l'agrandissement du garage

La Société a octroyé en 2009 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 le solde résiduel en 2010 est de 1 128 000 \$.

En 2010, la Société a octroyé un contrat de construction pour un montant de 13 500 000 \$, dont le solde résiduel est de 12 500 000 \$ et dont la majeure partie sera déboursée en 2011.

#### d) Contrats de services

En 2010, la Société a octroyé des contrats de transport par taxi collectif pour l'année 2011 ainsi qu'un contrat de transport par minibus qui se terminera en 2014. Les versements prévus s'établissent de la façon suivante : 4 257 000 \$ en 2011, 3 918 000 \$ en 2012, 3 996 000 \$ en 2013 et 4 037 000 \$ en 2014.

#### e) Contrats 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 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 2011 à 2016, s'élèvent à 6 135 000 \$.

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

La Société a signé une entente d'achat pour le carburant pour les années 2010 à 2013. Au 31 décembre 2010, le solde de l'engagement s'élève à 26 468 750 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, et ce, jusqu'au 31 décembre 2011. La Société s'est engagée à payer une quantité de 8 860 744 litres à un prix fixe, qui représentera une somme d'environ 5 877 000 \$.

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.

## Notes complémentaires

# Au 31 décembre 2010

### 16. Éventualités

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

### 17. Données budgétaires

L'état des résultats ainsi que les activités de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales comportent une comparaison avec le budget adopté par la Ville de Laval le 9 décembre 2009.

### 18. Opérations entre apparentés

La Société fait partie du périmètre comptable de la Ville de Laval. La Société ne réalise aucune opération importante avec la Ville de Laval dans le cours normal de ses affaires, en excluant les contributions reçues de la Ville de Laval, soit 53 593 800 \$ en 2010 (51 093 800 \$ en 2009).



## Dette à long terme

### Au 31 décembre 2010

#### Annexe A

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	2010	2009
		\$	%		\$	\$
2000-07-11	27	10 195 000	6,4376	2010	-	969 000
2002-04-23	28	16 497 000	5,8626	2012	<b>2 811 000</b>	4 117 000
2003-06-26	29	14 150 000	4,4976	2013	<b>4 878 000</b>	6 374 000
2004-01-13	30	8 000 000	4,7398	2014	<b>3 818 000</b>	4 594 000
2005-03-30	31	12 600 000	4,3769	2015	<b>7 205 000</b>	8 370 000
2008-02-26	33	8 490 000	4,1343	2013	<b>7 077 000</b>	7 799 000
2008-07-08	34	6 100 000	4,6241	2013	<b>5 072 000</b>	5 597 000
2008-12-16	Billet	1 239 000	4,6500	2013	<b>1 042 100</b>	1 143 200
2009-05-20	36	4 755 000	3,3199	2014	<b>4 376 000</b>	4 755 000
2010-01-26	37	4 476 000	2,8120	2015	<b>4 476 000</b>	-
2010-12-12	38	6 153 000	2,8336	2015	<b>6 153 000</b>	-
					<b>46 908 100</b>	43 718 200

## Charges par objets

### Exercice terminé le 31 décembre 2010

#### Annexe B

	Budget 2010	Réel 2010	Réel 2009
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	60 853 770	<b>61 369 889</b>	56 623 154
Contrats de transport adapté	6 594 791	<b>6 568 241</b>	6 061 451
Carburant	7 762 376	<b>7 375 594</b>	7 905 726
Entretien et réparations des véhicules	4 227 540	<b>3 578 362</b>	3 751 478
Assurances, taxes et immatriculations	739 290	<b>722 852</b>	606 952
Honoraires et contrats	3 528 629	<b>3 188 778</b>	3 146 213
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	1 252 601	<b>1 161 792</b>	1 182 829
Services publics	1 194 125	<b>959 727</b>	1 096 724
Matériel et fournitures	421 748	<b>308 587</b>	270 293
Location	24 819	<b>47 759</b>	25 824
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	254 593	<b>243 799</b>	296 252
Réserve statutaire	1 487 047	-	-
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5 580 000	<b>5 727 241</b>	4 844 438
Intérêts et frais de financement	2 933 292	<b>2 417 181</b>	2 419 646
Amortissement des immobilisations	10 620 000	<b>9 514 638</b>	9 385 590
	107 474 621	<b>103 184 440</b>	97 616 570

## Activités de fonctionnement à des fins fiscales

# Exercice terminé le 31 décembre 2010

### Annexe C

	Budget 2010	Réel 2010	Réel 2009
	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>			
Contribution de la Ville de Laval	53 593 800	<b>53 593 800</b>	51 093 800
Usagers	27 569 695	<b>27 763 888</b>	26 371 822
Subventions du gouvernement du Québec	12 117 069	<b>12 382 671</b>	11 264 025
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	4 515 000	<b>9 745 958</b>	2 908 698
Autres revenus	2 828 011	<b>2 526 636</b>	2 659 216
	100 623 575	<b>106 012 953</b>	94 297 561
<b>Charges</b>			
Administration générale	12 904 439	<b>11 064 565</b>	10 302 814
Transport régulier	44 156 577	<b>44 646 364</b>	41 337 894
Transport adapté	7 077 479	<b>7 089 724</b>	6 485 418
Carburant	7 762 376	<b>7 375 594</b>	7 905 726
Entretien des autobus et infrastructures	16 440 458	<b>15 349 133</b>	14 935 044
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5 580 000	<b>5 727 241</b>	4 844 438
Intérêts et frais de financement	2 933 292	<b>2 417 181</b>	2 419 646
Amortissement des immobilisations	10 620 000	<b>9 514 638</b>	9 385 590
	107 474 621	<b>103 184 440</b>	97 616 570
<b>Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales</b>	(6 851 046)	<b>2 828 513</b>	(3 319 009)
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Produit de cession	—	<b>34 910</b>	41 611
Amortissement	10 620 000	<b>9 514 638</b>	9 385 590
Perte sur cession	—	<b>50 338</b>	97 261
	10 620 000	<b>9 599 886</b>	9 524 462
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	53 287	<b>147 303</b>	63 521
Remboursement de la dette à long terme	(3 744 683)	<b>(3 669 921)</b>	(3 410 137)
	(3 691 396)	<b>(3 522 618)</b>	(3 346 616)
<b>Affectations</b>			
Activités d'investissement	(692 500)	<b>(463 672)</b>	—
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	278 904	<b>172 419</b>	501 290
Montant à pourvoir dans le futur	336 038	<b>403 780</b>	57 925
	(77 558)	<b>112 527</b>	559 215
	6 851 046	<b>6 189 795</b>	6 737 061
<b>Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales</b>	—	<b>9 018 308</b>	3 418 052

## Activités d'investissement à des fins fiscales

### Exercice terminé le 31 décembre 2010

#### Annexe D

	Budget 2010	Réel 2010	Réel 2009
	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>			
Subventions du gouvernement du Québec	16 690 927	9 202 830	11 701 060
<b>Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales</b>	16 690 927	9 202 830	11 701 060
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Acquisitions			
Infrastructures	(50 000)	(13 348)	(779 472)
Bâtiment	(11 100 152)	(2 267 185)	(585 037)
Véhicules	(7 677 617)	(6 750 968)	(11 939 734)
Systèmes technologiques et ameublement	(3 802 600)	(2 702 943)	(2 336 105)
Machinerie, outillage et équipements	(582 182)	(204 350)	(2 009 871)
	(23 212 551)	(11 938 794)	(17 650 219)
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement	3 669 663	4 475 996	1 502 602
<b>Affectations</b>			
Activités de fonctionnement	692 500	463 672	-
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	2 159 461	921 036	1 534 350
	2 851 961	1 384 708	1 534 350
	(16 690 927)	(6 078 090)	(14 613 267)
<b>Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales</b>	—	3 124 740	(2 912 207)

# Excédent accumulé

## Au 31 décembre 2010

### Annexe E

	2010	2009
	\$	\$
<b>Excédent accumulé</b>		
Excédent de fonctionnement non affecté	9 018 308	3 418 052
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	10 863 429	8 538 832
Montant à pourvoir dans le futur	(11 257 165)	(10 853 385)
Financement des investissements en cours	1 613 287	(1 511 453)
Investissement net dans les éléments à long terme	39 389 191	38 003 661
	49 627 050	37 595 707
<b>VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS</b>		
<b>Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés</b>		
Excédent de fonctionnement affecté	9 744 429	7 637 994
Fonds réservés		
Fonds de roulement	545 141	299 233
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	306 427	408 570
Financement des activités de fonctionnement	267 432	193 035
	1 119 000	900 838
	10 863 429	8 538 832
<b>Montant à pourvoir dans le futur</b>		
Modifications comptables du 1 <sup>er</sup> janvier 2000		
Salaires et avantages sociaux	2 235 065	2 483 405
Intérêts sur la dette à long terme	—	13 880
Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 <sup>er</sup> janvier 2007		
Régime capitalisé	(1 426 700)	(1 496 700)
Régimes non capitalisés	8 466 700	8 466 700
Avantages postérieurs au 1 <sup>er</sup> janvier 2007		
Régime capitalisé	20 300	20 300
Régimes non capitalisés	1 961 800	1 365 800
	11 257 165	10 853 385

## Excédent accumulé Au 31 décembre 2010

### Annexe E

	2010	2009
	\$	\$
<b>VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)</b>		
<b>Financement des investissements en cours</b>		
Financement non utilisé	2 609 850	57 577
Investissements à financer	(996 563)	(1 569 030)
	<b>1 613 287</b>	<b>(1 511 453)</b>
<b>Investissement net dans les éléments à long terme</b>		
Éléments d'actif		
Immobilisations	62 761 475	60 422 567
Éléments de passif		
Dette à long terme	46 640 668	43 525 165
Frais reportés liés à la dette à long terme	267 432	193 035
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(23 535 816)	(21 299 294)
	<b>23 372 284</b>	<b>22 418 906</b>
	<b>39 389 191</b>	<b>38 003 661</b>



# Tenir la route



*Société de transport de Laval*

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

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

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