



RAPPORT D'ACTIVITÉS 2012

Un avenir durable



Société de transport de Laval

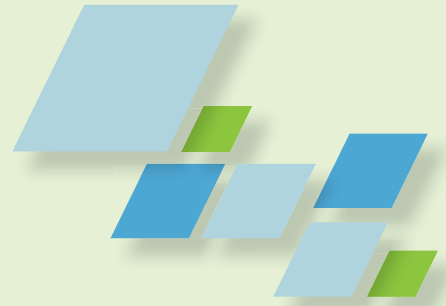


STL

LA STL EN CHIFRES

ANNÉE 2012

	2012
Autobus	260
Biodiesel (litres)	8 438 965
Abribus	460
Arrêts	2 614
Afficheurs STLSynchro aux arrêts	84
Afficheurs STLSynchro dans les autobus	241
Infobus (horaire à l'arrêt)	1 392
Terminus	5
Points de vente	47
Budget	118 446 000\$
RÉSEAU RÉGULIER	
Usagers	
Total	20 638 802
Par jour (366 jours)	56 390
Kilométrage	12 579 253
Longueur du réseau (km)	* 1 371,55
Heures d'opération	501 319
Lignes	**44
TAXIS COLLECTIFS	
Lignes	8
Déplacements	52 133
SERVICE SCOLAIRE	
Voyages	176
Déplacements	8 300
Lignes par jour	95
TRANSPORT ADAPTÉ	
Déplacements	361 724
Plaintes	597
Nouveaux usagers	821
Total d'usagers	5 920



2012

ASSEMBLÉES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Ordinaires	11
Extraordinaires	8
Résolutions	175

EMPLOYÉS

Chauffeurs	544
Entretien	108
Employés de bureau non-syndiqués	132***
Employés de bureau syndiqués	60
Agents, Service à la clientèle	7
Total	851

SITE INTERNET

Visites	2 739 924
Visiteurs uniques	1 151 948

STLSYNCHRO MOBILE

Visites	46 293
Visiteurs uniques	8 962

TÉLÉCHARGEMENTS

iPhone	23 169
Android	11 980

ABONNÉS

Ma STL	21 470
Facebook	2 497
Twitter	981

CHRONOBUS

Appels logés	543 033
---------------------	---------

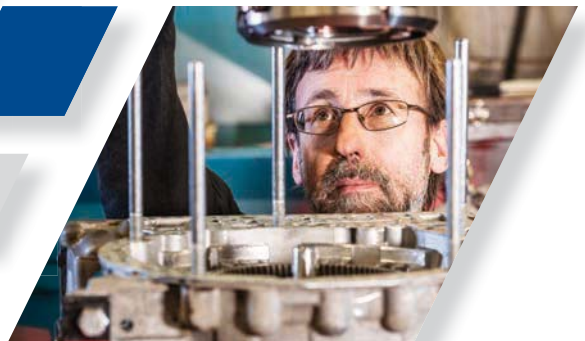
* Inclus le kilométrage de la ligne 904 (12,95 km)

** La ligne 904 a été ajoutée le 5 novembre 2012 à titre de ligne pilote pour les mesures de mitigation sur l'axe Pie-IX

Une évaluation du service de la ligne 904 sera faite au printemps 2013

***Incluant les membres du CA et les brigades d'information

Note: tous les employés actifs et inactifs sont compilés dans cette liste





MOT DE LA DIRECTION

Une année porteuse d'un avenir durable

Pour la *Société de transport de Laval* (STL), l'année 2012 aura été marquée par une performance plus que satisfaisante à de nombreux égards, notamment au chapitre de l'achalandage, alors que la hausse globale s'est établie à 2,6 %, un résultat comparable à 2011 et réalisé malgré la grève étudiante qui a perturbé tout le Québec.

La STL a également continué à jouer un rôle-clé pour repenser le concept de mobilité et élargir le spectre de ses interventions: tout d'abord, la STL a opéré et développé son réseau en misant sur la qualité et la performance, de façon à attirer et à fidéliser sa clientèle pour augmenter son achalandage. Et grâce à *STL Solution Mobilité Durable*, elle a offert aux entreprises des outils permettant de mieux gérer la mobilité de leur personnel en améliorant l'accessibilité aux lieux d'emploi, en réduisant l'utilisation de l'automobile solo et en faisant la promotion de moyens de transport alternatifs.

De plus, la STL a réalisé une étude de faisabilité portant sur l'implantation d'un tramway aérien. Bien que l'étude démontre que ce mode de transport présente un potentiel extrêmement intéressant, la relocalisation du site de la *Place Bell*, près du métro *Montmorency*, nous oblige à reporter le projet, dans une perspective de développement futur du site de l'Agora.

Au fil du temps, la STL est devenue synonyme d'avenir et l'année 2012 n'a pas démenti cette tradition d'innovation. L'une des innovations dont nous sommes le plus fiers consiste certainement dans la mise en place du système le plus avancé technologiquement pour le transport adapté au Québec. Ce système permet, d'une part, de procéder à l'optimisation en continu des tournées et, d'autre part, de contacter les clients pour confirmer l'arrivée du véhicule. Il s'agit d'une véritable avancée pour cette clientèle plus vulnérable. Ce projet a par ailleurs mérité deux distinctions, soit le *Prix Coup de cœur du jury d'honneur*, remporté dans le cadre des Grands Prix d'excellence en transport le 29 mai dernier et, plus récemment, le *Prix de leadership des entreprises*, remis par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) lors de son congrès annuel du 1^{er} au 5 juin 2013.

Une autre source d'innovation a consisté à acquérir un autobus de 40 pieds, 100 % électrique, une première en Amérique du Nord. Ce véhicule nous permettra de mieux maîtriser cette technologie dans une perspective d'implantation à moyen terme.

Dans un autre ordre d'idées, nous nous sommes également engagés formellement, le 9 novembre 2012, à prendre les moyens pour que la STL soit admise comme signataire de la *Charte du développement durable* de l'*Union internationale des transports publics* (UITP), en paraphant celle-ci à titre de signataire engagé. C'est donc sans surprise que l'on peut constater que les trois grands principes du développement durable font partie intégrante de notre nouveau *Plan stratégique 2013-2022*,

qui reflète la volonté partagée de la Ville de Laval et de la STL de faire de Laval un milieu de vie prospère, socialement inclusif, moins dépendant de l'automobile et plus respectueux de l'environnement. Nous y parviendrons en équipe, avec la participation de tous nos employés, car chacun a un rôle essentiel à jouer.

Avec la connaissance fine qu'ont tous ces acteurs du transport collectif, de ses enjeux et de ses possibilités, la STL pourra continuer à jouer son rôle de transporteur de la troisième ville en importance au Québec et participer pleinement à son essor.



Jean-Jacques Beldié
Président du conseil d'administration



Guy Picard
Directeur général



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 la mobilité durable au sein de la Ville de Laval et d'y contribuer;*
- *De s'assurer que l'ensemble des modes de transport collectif 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.





NOS VALEURS

- La satisfaction de notre clientèle est au cœur de nos actions;
- Nous aspirons collectivement à l'excellence;
- Nos gestes sont empreints de respect;
- Nous contribuons à la protection de l'environnement.

NOTRE VISION

La Société de transport de Laval compte se positionner comme chef de file dans le domaine de la mobilité durable :

- *En assurant des services rapides et de qualité, qui sont écologiques et accessibles au plus grand nombre et qui répondent aux besoins de la communauté lavalloise;*
- *En mettant en place des axes de transport collectif à haut niveau de service et un réseau de transport flexible et accessible;*
- *En mettant à profit des technologies et des solutions avant-gardistes qui incitent les citoyens à adopter des habitudes de mobilité respectueuses de l'environnement;*
- *En s'appuyant sur une équipe mobilisée et compétente.*

CONSEIL D'ADMINISTRATION



- **Robert Vanden Abeele**
Administrateur et membre du comité du Transport adapté
- **Ginette Legault-Bernier**
Administratrice, membre du comité de planification et conseillère municipale du district L'Abord-à-Plouffe
- **Denis Robillard**
Administrateur et conseiller municipal du district Sainte-Rose
- **Luc Guay**
Administrateur et président du comité Qualité de service
- **Lucie Hill Larocque**
Administratrice, membre du comité de finances et du comité de vérification et conseillère municipale du district Auteuil
- **Martine Beaugrand**
Vice-présidente et conseillère municipale du district Fabreville
- **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
- **Guy Picard**
Directeur général

COMITÉ DE DIRECTION



- **Sylvain Gonthier**
Directeur
Entretien et ingénierie
- **Christine Gauvreau**
Directrice
Planification et développement
- **Sylvain Yelle**
Directeur principal
Exploitation
- **Pierre Lavigueur**
Directeur principal
Développement, commercialisation et innovation
- **Guy Picard**
Directeur général
- **Marie-Céline Bourgault**
Directrice
Communications et marketing
- **Josée Prud'homme**
Directrice
Ressources humaines
- **Pierre Côté**
Directeur
Affaires juridiques et secrétaire corporatif
- **Kathy Dumortier**
Directrice et trésorière
Administration et planification
d'entreprise
- **Richard d'Amour**
Directeur
Transport et qualité du service

HONNEURS ET RÉCOMPENSES

Deux associations renommées en matière de transport collectif soulignent la contribution exceptionnelle de Pierre Giard au transport en commun

À l'automne 2012, Pierre Giard, directeur général de la STL de 2005 à 2012, a vu son travail reconnu par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).



Prix Antoine-Grégoire

Le 26 octobre à Saguenay, en compagnie de plus de 200 experts du transport en commun, du développement durable et de la mobilité durable réunis dans le cadre de la 9^e édition du colloque de l'ATUQ, Pierre Giard s'est vu octroyer le *Prix Antoine-Grégoire*.

Prix Hommage, le *Prix Antoine-Grégoire* récompense une personne qui a contribué de façon appréciable à l'évolution du transport en commun de même qu'à sa promotion.

Prix de leadership des individus

Le 14 novembre, l'ACTU lui remettait le Prix du service distingué, dans le cadre des *Prix de leadership des individus* 2012. Ce prix prestigieux, souligne une contribution remarquable au transport collectif au Canada.

LA STL, LAURÉATE 2012 DU PRIX DE LEADERSHIP DES ENTREPRISES DE L'ACTU

Dans le cadre du congrès 2012 de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), la STL a remporté le Prix de *leadership des entreprises - catégorie Innovation*, pour son projet CLIC, le *covoiturage branché*.

La STL était particulièrement heureuse de recevoir cette récompense majeure pour ce projet qui constitue une façon novatrice et unique de concevoir le transport collectif et qui représente une nouvelle alternative de transport à zéro émission.



FAITS SAILLANTS

Affichage des horaires en temps réel aux principaux terminus

Les Lavallois peuvent consulter, depuis le 3 décembre 2012, les heures de départ des prochains autobus qui sont affichées en temps réel sur les panneaux situés aux terminus Cartier et Montmorency. Les gares Sainte-Rose, Sainte-Dorothée et Vimont suivront en 2013.

L'initiative, réalisée en collaboration avec l'AMT, s'ajoute aux afficheurs aux arrêts et aux systèmes *STLSynchro* et *ChronoBus*, au site Internet de la STL et aux applications iPhone et Android, qui permettent d'avoir accès en tout temps à tous les horaires d'autobus en temps réel.



Invitation à la clientèle à développer une nouvelle application

À l'instar des sociétés de transport de New York et de Boston, la STL a lancé le concours *Développons ensemble*. L'objectif était de faire développer par les usagers une application mobile qui favoriserait l'accès à des informations sur ses horaires et parcours.

Les clients, qui avaient accès aux données en temps réel et planifié, pouvaient soumettre leurs applications et couraient la chance de gagner jusqu'à 10 000 \$ en prix. Parmi les soumissions originales reçues pour Android ou iPhone, la palme est allée à l'application *STL 2 go* qui, à partir de la géolocalisation, indique à l'utilisateur les arrêts et horaires des autobus les plus proches. *STL 2 go* a aussi reçu le *Prix du public* qui était également invité à voter pour la meilleure application. Avec un concours comme *Développons ensemble*, la STL met sa clientèle de demain à l'avant-plan et lui laisse tout l'espace qu'il faut pour créer les solutions qui lui conviennent.



La STL innove en matière d'accessibilité

Afin d'accroître l'autonomie et faciliter les déplacements des usagers vivant avec une déficience intellectuelle ou un trouble envahissant du développement, la STL développe présentement une application mobile spécialisée qui permettra d'être guidé tout au long d'un parcours à l'aide de consignes claires et précises, tant visuelles qu'auditives.



Ainsi, l'application pour iPhone et Android permettra à des personnes autorisées par les utilisateurs de suivre leurs déplacements grâce à une fonction de géolocalisation. Le *Centre contact clients* de la STL pourra également intervenir et demander l'aide de divers intervenants selon la situation.

Accès gratuit

**Les 24 et 31 décembre 2012,
l'autobus était gratuit à Laval**

Encore une fois en 2012, la STL a offert l'accès gratuit à tous ses autobus les 24 et 31 décembre et près de 25 000 personnes en ont profité. Les usagers étaient invités à faire un don en argent, qui a permis de recueillir **près de 7 000 \$**, somme qui a été versée au *Centre de bénévolat de Laval* par le *Comité Boomerang* de la STL afin d'offrir des déjeuners-collations à des élèves défavorisés de Laval.

Un autre geste qui démontre bien son souci de la clientèle et qu'elle fait tout avec cœur!

Vivement l'été!

L'autobus: le véhicule familial par excellence

La STL a célébré la période des vacances estivales 2012 en appliquant sa politique tarifaire pour les familles tous les jours de la semaine plutôt qu'uniquement les week-ends et les jours fériés. C'est ainsi qu'en tout temps, du 1^{er} juillet au 3 septembre, un maximum de cinq enfants de moins de 12 ans pouvaient accompagner gratuitement un adulte qui défrayait son passage au tarif régulier. De plus, les enfants inscrits à un camp de jour de Laval pouvaient voyager gratuitement avec leur animateur dans tout le réseau de la STL.

Ces mesures tarifaires visent à stimuler l'apprentissage du transport en commun pour contribuer à une réduction significative des gaz à effet de serre. Dans le même esprit, la STL a poursuivi sa politique visant la baisse de ses tarifs à 1\$ seulement lorsqu'un avertissement officiel de smog est en vigueur.

Aucun autre transporteur n'en fait autant pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des familles.



FAITS SAILLANTS RH



La STL devient la première société de transport en commun à afficher l'appellation *Entreprise en santé*

Décernée par le *Bureau de normalisation du Québec*, cette reconnaissance, attribuée à seulement 38 entreprises à ce jour, résulte de la mise en place du programme *Voie Santé*, qui définit les objectifs que la STL poursuit en matière de santé et mieux-être au travail. La certification *Entreprise en santé* reconnaît les entreprises qui favorisent l'acquisition de saines habitudes de vie, un bon équilibre entre le travail et la vie personnelle, un environnement de travail stimulant et de bonnes pratiques de gestion. C'est en partie grâce aux neuf employés composant son comité santé et mieux-être que la STL peut désormais afficher cette attestation, ce qui illustre à quel point nous sommes plus forts ensemble!

Implantation d'un logiciel de gestion des C.V.

En demandant aux candidats qui postulent de le faire via son site grâce au nouveau logiciel de gestion des C.V., l'équipe des Ressources humaines participe aux efforts pour la sauvegarde de l'environnement. L'objectif ? Ne plus recevoir aucun C.V. en papier en 2013.

Le Comité Boomerang célèbre ses 10 ans en 2012

À l'occasion de cet anniversaire, ce comité philanthropique, formé d'une douzaine d'employés bénévoles, était fier d'annoncer qu'il a remis depuis sa création la somme de 215 000 \$ au *Centre de bénévolat de Laval*, afin de contribuer à leur programme de petits déjeuners collation pour les jeunes de Laval dans le besoin.



En 2012, 50 % des embauches et des promotions ont été réalisées dans le cadre du Programme d'accès à l'égalité en emploi

Grâce à ce programme, la STL s'assure de prendre toutes les mesures raisonnables afin de permettre aux femmes, aux personnes handicapées, aux minorités visibles, aux minorités ethniques et aux autochtones d'avoir accès aux emplois offerts. Pour l'année 2012, plus de la moitié des embauches et/ou promotions provenaient des catégories d'emplois visés. Au total, 33 % des employés de la STL appartiennent à l'une ou l'autre de ces catégories.

FAITS SAILLANTS MOBILITÉ DURABLE

La STL s'engage à signer la charte du développement durable de l'Union Internationale des transports publics (UITP)

Le 9 novembre dernier, à l'occasion d'une rencontre de l'UITP qui se tenait à Salt Lake City, le directeur général de la STL, Guy Picard, s'est engagé à prendre les moyens nécessaires pour que la STL soit admise comme signataire effectif de la *Charte du développement durable* et a paraphé celle-ci à titre de signataire engagé.

Au cours des mois qui ont suivi, la STL s'est employée à faire la démonstration qu'elle met en œuvre les principes du développement durable articulés autour de trois axes :

- *Social (interaction avec la communauté, les usagers et les employés);*
- *Économique (viabilité financière de l'organisation);*
- *Environnemental.*

La STL entend ratifier officiellement la *Charte* au prochain congrès de l'UITP, qui aura lieu en mai 2013, à Genève. Jusqu'à maintenant, moins de 5% des 3100 membres de l'UITP provenant de 90 pays ont ratifié la *Charte* à titre de signataires engagés ou effectifs.

STL SOLUTION MOBILITÉ DURABLE: C'EST PARTI!



Au printemps 2012, le *Centre de santé et de services sociaux* de Laval (CSSS) est devenu la première entreprise de Laval à se prévaloir du nouveau service *STL Solution mobilité durable*. Mis en place par la STL dans le but d'aider les entreprises, petites ou grandes, provenant tant des secteurs publics que privés et œuvrant dans tous les domaines d'activités, ce service vise à mettre en place des mesures pour faire la promotion de moyens de transport alternatifs.

Comptant plus de 7 000 employés, répartis dans 18 installations (hôpitaux, CLSC, CHSLD et autres), le CSSS de Laval a pu bénéficier du soutien de spécialistes de la STL pour établir un diagnostic de sa situation et mettre en place les mesures identifiées. La STL a poursuivi ses efforts pour inciter les entreprises locales à s'inscrire à leur tour en leur proposant d'établir des cartographies, des diagnostics et des sondages auprès de leurs employés.

STL Solution mobilité durable compte sur l'appui de sept partenaires majeurs soit: Tourisme Laval, la Chambre de commerce de Laval, Laval technopole, la Ville de Laval, le Collège Montmorency, le Conseil régional de l'environnement, l'Association des Manufacturiers et Exportateurs du Québec, ainsi que sur trois autorités organisatrices de transport, soit: la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport et le Conseil intermunicipal de transport Laurentides.



Partenariats généraux et promotion de la mobilité durable

- Partenariat avec le *Réseau de covoiturage* pour la promotion de la plateforme de covoiturage de la STL, un outil convivial, simple d'utilisation et gratuit où conducteurs et passagers peuvent se jumeler pour faciliter leurs déplacements;
- Partenaire de l'événement *Visibilité de la scène 16-25* à la Salle André-Mathieu;
- En collaboration avec Communauto, mise en place du concours *Gagnez un an de transport durable avec la STL et Communauto*, du 21 juin au 31 août;
- Concours estival *Même avec votre vélo, la STL vous transporte!* en collaboration avec La Cordée;
- Présence de brigades au métro Cartier le 24 octobre, en collaboration avec Équiterre, pour parler avec la clientèle des différents moyens de transport;
- Participation à la campagne *Partage la route* de Vélo Québec, dans le but de permettre une meilleure cohabitation sur les routes entre les conducteurs de véhicules motorisés et les cyclistes.

CLIC, le covoiturage branché

Inspiré des expériences américaines de «Vanpooling», le projet *CLIC, le covoiturage branché* représente une nouvelle alternative de transport à zéro émission à Laval. Ce système de covoiturage audacieux, convivial et écologique, constitue une première au Canada.

Le principe est simple: des voitures électriques acquises, immatriculées, assurées et entretenues par la STL et l'AMT sont prêtées à dix équipes de quatre personnes se déplaçant aux mêmes heures vers la gare *Sainte-Dorothée* ou vers les stations *Cartier* et *Montmorency*. Pour le prix d'une *Tram zone 3* de l'AMT, elles bénéficient du transport et d'un espace de stationnement privilégié doté d'une borne électrique qui leur permet de brancher la voiture, qui possède une autonomie allant de 40 à 80 kilomètres. Le chauffeur désigné, qui a la responsabilité du véhicule, peut l'utiliser à des fins personnelles à raison de 200 kilomètres par mois.

Objectifs:

- Développer un nouveau concept d'écopartage modal afin de faire passer les utilisateurs d'un mode de transport individuel (voiturage en solo) à un mode collectif (covoiturage);
- Participer à la réduction des gaz à effet de serre (GES) et atteindre les objectifs du *Plan de mobilité durable* de Laval en offrant un service collectif complètement électrifié, du point de départ à la destination, afin de limiter la croissance des déplacements en automobile à Laval.

Constituant une alternative de transport collectif des plus efficaces pour desservir des zones à faible densité, CLIC permet également de soulager la congestion et d'améliorer la qualité de vie et la santé des Lavallois, tout en favorisant une participation proactive de ceux-ci aux efforts pour rencontrer les objectifs de la Ville de Laval.



Combiner autobus et vélos grâce à CycloBus

Les cyclistes lavallois peuvent maintenant combiner l'autobus et le vélo pour gagner du temps et parcourir de plus longues distances grâce à CycloBus, un nouveau système de support à vélos gratuit et facile à utiliser.

CycloBus a été mis en service graduellement sur les autobus de la ligne 60 : chaque véhicule a été doté d'un support installé à l'avant et pouvant accueillir jusqu'à deux vélos. La ligne 60 a été choisie en raison de sa position géographique privilégiée touchant les grandes artères de la ville de même que de nombreux lieux de destination des Lavallois. Elle mène également à des pistes cyclables en direction est et ouest de même qu'aux stations de métro Cartier et Montmorency où l'accès aux vélos est autorisé dans les premières voitures du métro.

L'installation de supports à vélos sur les autobus est en lien avec l'objectif de la STL d'aider les Lavallois à mieux gérer leur mobilité et à réduire l'utilisation de l'automobile solo grâce à des moyens de transport alternatifs. Le duo autobus et vélo est une combinaison gagnante pour qui veut garder la forme tout en adoptant une façon économique, rapide et fiable de se déplacer.





FAITS SAILLANTS

PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT

- En croissance de 4,1% durant le premier trimestre, la hausse de l'achalandage s'est finalement établie à 2,6% en 2012, une hausse comparable à celle enregistrée en 2011 et un résultat des plus satisfaisants si l'on tient compte de la grève étudiante;
- Aucun avertissement de smog n'ayant été annoncé par *Environnement Canada* entre le 1^{er} juin et la Fête du travail, la STL n'a pas eu à offrir le passage à 1 \$ plutôt que 3 \$ sur tout son réseau d'autobus;
- Dans le but de renouveler l'entente sur le service de transport scolaire intégré, la STL a poursuivi, en 2012, ses négociations avec la *Commission scolaire de Laval*;
- Tout au cours de l'année, la STL a participé à l'*Enquête Origine/Destination en mode continu* ainsi qu'à la préparation de l'*Enquête Origine/Destination* régionale 2013;
- La STL a soumis à son conseil d'administration ainsi qu'au comité exécutif de la Ville de Laval son *Plan stratégique 2013-2022*;
- Une étude d'optimisation du réseau de la STL a été lancée en 2012. Ses objectifs ? Évaluer la performance du réseau actuel et proposer des scénarios pour un réseau plus performant et adapté aux besoins des usagers du transport en commun à Laval;
- L'étude de faisabilité portant sur le tramway aérien a été en partie complétée. Bien que ce mode de transport semble performant et pertinent, la STL a retiré de son programme triennal d'immobilisations les sommes allouées à sa réalisation étant donné que le site de la future *Place Bell*, initialement intégrée dans le *Quartier de l'Agora*, a été déplacé à proximité de la station de métro Montmorency. La STL conserve par contre cette option ouverte dans l'éventualité où de nouveaux liens exigeant la mise en place d'un service de transport collectif de grande capacité devraient être mis en place;
- La STL a poursuivi sa participation aux études relatives à la mise en place d'un SRB (Service Rapide par Bus) sur le boulevard Pie-IX qui permettrait à la clientèle de Duvernay et de Saint-Vincent-de-Paul d'accéder rapidement à l'est de l'Île de même qu'à la ligne bleue du métro via l'axe Pie-IX;
- À la suite du dépôt du *Plan de développement de l'accessibilité au transport en commun*, la STL a rendu accessible la ligne 60 aux personnes en fauteuil roulant et ce, 7 jours sur 7.

- La STL a participé activement aux travaux du Bureau d'études sur les prolongements de métro de l'AMT. Ces travaux ont permis de raffiner et de statuer sur le scénario préférentiel de prolongement qui devrait être envisagé sur le territoire lavallois. Les travaux se poursuivront en 2013 afin de déterminer la séquence optimale de réalisation des différents tronçons des prolongements prévus pour la grande région de Montréal;
- Dans le contexte des mesures de mitigation, la STL offre maintenant un total de 32 voyages vers le métro Côte-Vertu, dans l'axe du pont Pie-IX, ainsi que dans celui du pont de l'A-25. Une toute nouvelle ligne 904, dite « pilote », a été mise en service le 5 novembre dernier. Cette nouvelle ligne parcourt l'axe Concorde, à l'est de Des Laurentides, et emprunte l'axe Pie-IX vers le métro Saint-Michel. Pour l'occasion, et avec l'aide de l'AMT, des voies réservées sur Concorde et Pie-IX ont été aménagées et un stationnement incitatif à l'église Saint-Sylvain a été mis en place;
- Les travaux de structure du pont de la *Promenade Des Îles* étant complétés, la ligne 20 a repris son tracé régulier dans ce secteur;
- Le tracé de deux lignes résidentielles a été modifié afin de desservir le nouveau magasin *Wal-Mart* situé sur le boulevard Chomedey à proximité du boulevard Saint-Martin;
- En partenariat avec l'AMT, la STL a débuté la diffusion de ses horaires en temps réel aux terminus et aux gares de train situés sur son territoire;
- En 2012, la STL a participé au *Comité d'axe de l'autoroute 15* dont l'objectif est d'instaurer une démarche concertée de partenariat pour l'amélioration de la mobilité et du service de transport collectif dans l'axe A-15;
- La STL a également participé aux travaux d'un Comité métropolitain de réflexion sur la tarification des services et des équipements de transport collectif dans la région de Montréal;
- La STL a déposé et présenté un mémoire à la *Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)* portant sur ses réflexions sur le financement du transport en commun;
- Afin d'assurer un meilleur suivi du service, un projet pilote a été amorcé dans le but de recueillir et d'analyser la trace GPS des services réguliers de taxis collectifs à Laval.



La STL dispose maintenant d'un autobus 100 % électrique

Le premier autobus urbain 100 % électrique a officiellement fait son entrée à la STL le 15 décembre 2012. L'initiative a notamment été saluée par le ministre des Transports du Québec, monsieur Sylvain Gaudreault, qui a rappelé que ce projet pose un jalon important pour l'électrification graduelle du transport collectif sur tout le territoire.

D'une longueur de 40 pieds, soit la grandeur d'un autobus standard, le véhicule est équipé de batteries à recharge lente qui lui donne une autonomie estimée de plus de 200 kilomètres. Un autobus électrique de cette dimension constitue une première en Amérique du Nord dans le cadre d'une utilisation en condition urbaine.

L'autobus sera soumis à une série de tests afin d'évaluer sa fiabilité, les conditions de conduite, l'autonomie réelle et les besoins d'entretien.

Autobus double

Le 19 janvier 2012, les Lavallois étaient invités à monter à bord d'un autobus double stationné au terminus *Cartier*. Cette invitation s'inscrivait dans le cadre d'une évaluation des différents types de véhicules disponibles pouvant lui permettre d'assurer son offre de service.

Toutefois, la STL n'envisage pas faire son acquisition pour le moment, notamment à cause de la structure de son garage et du type de service qu'elle souhaite développer pour les Lavallois.





Vidéo STL dans les salles de cinéma

Du 2 au 29 mars, une publicité a été diffusée dans les salles des cinémas *Colossus Laval* et *Guzzo Pont-Viau* :

- **Cinéma Colossus** : 18 écrans pendant quatre semaines, soit du 2 au 29 mars 2012;
- **Cinéma Guzzo** : 16 écrans pendant quatre semaines, soit du 2 au 30 mars 2012;

Cette publicité pouvait également être visionnée sur *Youtube* et sur la page d'accueil de la STL.

Le réseau de la STL gagne en accessibilité

Le 25 août, la STL a rendu la ligne 60 accessible en tout temps aux personnes en fauteuil roulant, en triporteur ou en quadriporteur, conformément à son *Plan de développement de l'accessibilité au transport en commun*. Les personnes à mobilité réduite peuvent donc désormais emprunter le réseau régulier de la STL grâce à des autobus munis d'une rampe d'accès et ce, 7 jours sur 7. **Les panneaux d'arrêt accessibles sont identifiés par un pictogramme de fauteuil roulant et sont identifiables également sur le site Internet de la STL.**



Ce service s'adresse aux usagers aptes à monter dans l'autobus et à en descendre de façon autonome, soit par eux-mêmes, soit avec l'assistance de leur accompagnateur.

Trois subventions permettent à la STL d'améliorer encore davantage son service!

De tous les projets subventionnés, le plus connu est sans contredit *STLSynchro*, le programme d'affichage d'information en temps réel dans les autobus, aux arrêts, sur les téléphones mobiles, sur Internet de même qu'à des bornes interactives.

ChronoBus, les nouvelles boîtes de perception et les compteurs de passagers figurent également sur la liste des innovations auxquelles le *ministère des Transports* a apporté son soutien.

Depuis l'ouverture des trois stations de métro en avril 2007, l'offre de service a bondi de 33 %. Si la STL obtient de si bons résultats et qu'elle s'inscrit parmi les leaders à l'échelle nationale, c'est notamment grâce à la contribution du gouvernement du Québec, qui reconnaît la nécessité d'investir significativement dans la modernisation du transport collectif.





Nouveau système d'appels automatisé pour le Transport adapté



À la fin de l'année 2012, la STL a implanté un nouveau système d'appels automatisé afin de répondre plus efficacement aux besoins de sa clientèle du Transport adapté. Il s'agit d'une première au Québec! Grâce à des GPS et des terminaux installés dans les véhicules, le système permet de communiquer en temps réel et d'intégrer aux routes les changements pouvant survenir durant la journée. Il permet également de logger des appels automatiques aux clients afin de les aviser de l'arrivée imminente du véhicule de transport, ce qui évite des retards et des temps d'attente.

Ce système central de gestion de l'information permet, entre autres, une réduction importante du temps d'attente, entre autres, de ses utilisateurs. Cette initiative démontre que la STL compte tout mettre en œuvre pour faciliter la vie de ses clients en introduisant de nouvelles technologies.

Nouveau stationnement incitatif et tronçons de voies réservées

Le 5 novembre 2012, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a annoncé la mise en service d'un nouveau stationnement incitatif temporaire de 295 places à l'intersection du boulevard Saint-Martin et de la route 125 à Laval, de même que deux nouveaux tronçons de voies réservées sur les boulevards Pie-IX et de la Concorde.

Ces nouvelles voies réservées ont permis d'accroître la fluidité de la circulation des autobus et de pallier la congestion routière liée principalement à l'aménagement du carrefour Henri-Bourassa à Montréal.

Le stationnement est desservi par la ligne d'autobus 139 de la Société de transport de Montréal (STM), qui emprunte la nouvelle voie réservée sur le boulevard Pie-IX à Laval pour se rendre à la station de métro du même nom. Longue de 1,8 km, cette voie réservée débute au boulevard Saint-Martin et est aussi utilisée par la STL et par *Urbis*. La voie réservée sur le boulevard de La Concorde est utilisée par la STL vers la station de métro Saint-Michel.

En mettant en place de nouvelles alternatives rapides pour éviter les désagréments des travaux de construction sur le boulevard Pie-IX, la STL a fait la démonstration de la flexibilité et surtout, de toute la pertinence du transport en commun pour diminuer les temps d'attente, la congestion et la pollution liés à la tenue de travaux.

DÈS LE 5 NOVEMBRE, NOS AUTOBUS EMPRUNTERONT LA VOIE RÉSERVÉE DU BOUL. PIE-IX, ET VOUS?



- ✓ Jusqu'au 15 novembre 2012, voyagez gratuitement à bord de la ligne 904.
- ✓ 6 voyages matin et soir, du lundi au vendredi, entre des Laurentides/Glancétti et le métro Saint-Michel



CAMPAGNE DÉFI CLIMAT 2012

La STL a participé à la campagne *Défi Climat* 2012 et a offert son appui en s'engageant en tant qu'entreprise et en offrant de la visibilité sur ses autobus avec 30 affiches intérieures simples et cinq panneaux de côté.



CONCOURS DROIT DE CITÉ

La STL a de nouveau collaboré au concours artistique *Droit de Cité*, organisé par le *Forum jeunesse Laval*. C'est sous le thème *Artiste de ma réussite!* que Laurence Bélanger, élève à l'école primaire *Des Cardinaux*, a remporté le prix *Coup de cœur* de la STL pour son dessin intitulé *Atteindre le sommet artistiquement*. Elle a reçu un abonnement STL mensuel pour une durée d'un an et son dessin sera affiché dans une centaine d'autobus de la STL.



PARTICIPATION AU FESTIVAL MUSICAL INDÉPENDANT DIAPASON

Du 25 au 27 octobre et du 1^{er} au 3 novembre, la STL a offert le transport aller-retour gratuitement à tous les participants au *Festival musical indépendant Diapason*, moyennant la présentation d'un billet de spectacle officiel du Festival. Elle a de plus fourni un autobus pour réaliser le lancement de presse.

Ce partenariat est une belle façon de promouvoir le transport en commun auprès des jeunes et de les sensibiliser à l'importance de mettre le transport collectif au cœur de leurs déplacements.

TRANSPORTEUR OFFICIEL DU FORUM SOCIAL



La STL a offert le transport gratuit à tous les participants au *Forum social Laval* 2012. Du 16 au 20 novembre, sur présentation d'un laissez-passer officiel émis par la *Corporation de développement communautaire de Laval*, ceux-ci ont pu se rendre et revenir gratuitement du Collège Montmorency, où se déroulait le Forum.



MONDIAL LOTO-QUÉBEC DE LAVAL

Le *Mondial Loto-Québec de Laval*, le plus grand rassemblement de chœurs et d'ensembles vocaux en Amérique, a encore une fois bénéficié de la participation de la STL. Associé depuis huit ans à la belle folie de Gregory Charles, la STL permet de faire de ce grand rassemblement un événement écoresponsable.

Desservant les municipalités de Saint-Eustache, Blainville, Saint-Jérôme, Boisbriand, Mascouche, Terrebonne et Repentigny, des navettes de la STL ont aussi été postées dans quatre stationnements incitatifs de Laval. La participation de la STL permet de revivifier le *Centre de la nature* en garantissant aux participants un accès facile.

PARTENARIAT, PROJET STÉRÉOBUS D'AUDIOTOPIE

La STL appuie le projet *Stéréobus*, mis en place par *Audiotopie* et produit par la *Galerie Verticale*, qui propose des parcours sonores urbains qui concilient l'architecture de paysage, la musique électroacoustique et les nouveaux médias.

Ce projet d'art actuel innovateur, concerne un premier autobus audioguidé. Il a permis à la STL d'appuyer son offre dans le domaine de la téléphonie cellulaire appliquée au transport en commun et ce, à l'image de son service *STLSynchro*.

POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE LA ROUTE

La STL a de nouveau appuyé la campagne de sensibilisation de *Vélo-Québec* sur l'importance de partager les routes et les rues. En tant qu'opérateur d'un important réseau d'autobus urbain, la STL sait à quel point le partage de la route représente un défi de tous les instants. Les drames routiers sont trop nombreux et leurs impacts sont pénibles sur l'ensemble de la société. Il est donc important de sensibiliser la population et d'unir nos efforts face à cette problématique.



RÉALISATIONS 2012

- Aménagement d'un nouveau bout de ligne pour le circuit 73.
- Depuis août 2012, la ligne 60 est accessible 7 jours sur 7 aux personnes en fauteuil roulant, en triporteur ou en quadriporteur;
- Début des travaux pour l'implantation de la recharge à distance d'un titre de transport sur la carte Opus pour une plateforme WEB;
- Implantation d'un système d'appels automatisés pour la clientèle du transport adapté;
- Déploiement du blogue de la STL et augmentation de notre présence dans les médias sociaux;
- Des tracés pour le prolongement du métro sont établis sur chaque territoire et un échancier est en préparation;
- Ajouts de services dans le contexte des mesures de mitigation liées aux grands chantiers routiers et mise en place du nouveau circuit 904 à destination du métro Saint-Michel;
- Lancement du *Centre de gestion des déplacements pour les employeurs lavallois* dans le cadre du programme STL Solution mobilité durable;
- Début des travaux pour mettre en place une nouvelle structure tarifaire régionale efficace et efficiente;
- Déploiement du système de taximètre virtuel visant à gérer le paiement des tournées de taxi pour le TA;
- Début de l'étude pour l'optimisation du réseau de la STL;
- Fin de l'étude portant sur le tramway aérien;
- Début de l'étude de marketing portant sur les services de la STL;
- Début du projet-pilote *CLIC, le covoiturage branché* avec la mise en service de neuf véhicules électriques;
- Élaboration du Plan stratégique de la STL 2013-2022;
- Dépôt d'un mémoire à la *Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)* recommandant une hausse de la taxe sur l'essence afin de combler les besoins additionnels de financement du transport en commun.

COLLABORATION

- Collaboration à la réflexion régionale sur la priorisation des projets (métro, train, etc.);
- Établissement de liens avec l'AMT afin de recevoir les données des trains dans le Système d'aide à l'exploitation (SAE);
- Transporteur officiel de la communauté lavalloise pour de nombreux événements dont *le Mondial Loto-Québec* de Laval.

PROJETS INTERNES

- Implantation d'un nouveau logiciel de préparation budgétaire;
- Instauration d'une démarche pour la révision du rôle des contremaîtres à l'entretien;
- Choix du logiciel de gestion de maintenance assistée par ordinateur;
- Mise en place de nouveaux outils afin de soutenir les processus de planification opérationnelle;
- Implantation du Système d'aide à l'exploitation au transport adapté (SAE-TA);
- Révision des processus administratifs dans le cadre du *Plan quinquennal de vérification*;
- Déploiement d'initiatives de communication interne en vue d'améliorer la mobilisation des employés;
- Élaboration d'un plan d'action à la suite des résultats du sondage de mobilisation mené auprès des employés;
- Obtention de l'accréditation *Entreprise en santé*;
- Participation de plus de 300 employés à la *Soirée reconnaissance*, qui a permis de souligner le travail réalisé en 2012;
- Fin des travaux d'agrandissement du garage afin de permettre de stationner 51 autobus additionnels, de créer une aire de ravitaillement, quatre baies de réparation et d'entretien des autobus, des vestiaires ainsi que 40 bureaux administratifs pour répondre aux besoins actuels des opérations. Projet de 20 M \$ subventionné à 75 % par le MTQ;
- Réaménagement du magasin afin d'optimiser l'espace et diminuer le temps d'attente au comptoir;
- Revue des méthodes et de l'organisation du travail en mode participatif de type *Kaizen*.





ÉTATS FINANCIERS 2012

Société de transport de Laval



TABLE DES MATIÈRES

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	33
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	34
RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LA VILLE DE LAVAL	36
ÉTAT DES RÉSULTATS	38
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE	39
ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE	40
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE	41
NOTES COMPLÉMENTAIRES.....	42
ANNEXE A – DETTE À LONG TERME	56
ANNEXE B – CHARGES PAR OBJETS	57
ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES.....	58
ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES	59
ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ	60

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 Normes comptables canadiennes pour le secteur public 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'acquitter 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 Laval et la firme Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l., examine les états financiers et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Les états financiers ont été audités conjointement par le vérificateur général de Laval et par Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l., dont les services ont été retenus par le conseil d'administration. Le vérificateur interne, le vérificateur général de Laval et l'auditeur indépendant peuvent, en toute liberté et en toute indépendance, rencontrer le comité de vérification.

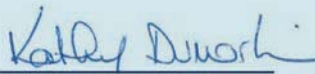
Laval, Québec
Le 3 avril 2013

Le directeur général,



Guy Picard, PH.D, PMP

La directrice et trésorière
Administration et planification d'entreprise,



Kathy Dumortier, CPA, CA

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT



Raymond Chabot Grant Thornton
S.E.N.C.R.L.
Bureau 300
Les Tours Triomphe
2500, boul. Daniel-Johnson
Laval (Québec) H7T 2P6

Téléphone : 514 382-0270
Télécopieur : 514 875-9797
www.rcgt.com

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 2012, 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.

Comptables agréés
Membre de Grant Thornton International Ltd

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT (SUITE)

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 2012 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 de transport de Laval inclut dans ses états financiers certaines informations financières à des fins fiscales. Ces informations, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et présentées aux annexes C, D et E en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.¹

Laval, Québec
Le 3 avril 2013

¹ CPA auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A122487

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LAVAL



**Bureau du vérificateur
général 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 2012, 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

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 LAVAL (SUITE)

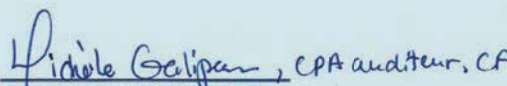
Opinion

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 2012 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.

Observation

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

Le vérificateur général de Laval,


Michèle Galipeau, CPA auditeur, CA

Laval, Québec
Le 3 avril 2013

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LAVAL
1200, boul. Chomedey, bureau 500, C.P. 422
Succursale Saint-Martin, Laval (Québec) H7V 3Z4
Téléphone : 450 978-8715
Télécopieur : 450 680-2866

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2012

	Notes	2012 Budget	2012 Réel	2011 Réel
		\$	\$	\$
REVENUS				
Fonctionnement				
Contribution de la Ville de Laval		55 550 000	55 550 000	55 550 000
Usagers	3	30 706 208	29 804 539	28 913 266
Subventions du gouvernement du Québec	4	14 872 630	15 099 795	13 616 266
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	5	14 130 850	12 175 264	17 064 599
Autres revenus	6	3 186 386	2 773 086	2 516 503
		118 446 074	115 402 684	117 660 634
Investissement				
Subventions du gouvernement du Québec	4	15 811 231	11 080 318	27 313 127
Autres revenus		193 125	60 000	-
		16 004 356	11 140 318	27 313 127
		134 450 430	126 543 002	144 973 761
CHARGES				
Administration générale		15 665 674	13 786 528	11 968 807
Transport régulier		49 592 461	49 122 394	46 705 732
Transport adapté		8 396 057	8 145 728	7 645 447
Carburant		8 508 523	8 365 052	7 223 620
Entretien des autobus et infrastructures		17 533 792	17 234 160	16 308 239
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5	6 663 296	6 367 377	11 138 168
Intérêts et frais de financement		3 604 811	2 899 485	2 501 768
Amortissement des immobilisations		11 375 000	12 385 008	10 643 518
		121 339 614	118 305 732	114 135 299
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		13 110 816	8 237 270	30 838 462
Excédent accumulé au début de l'exercice			80 465 512	49 627 050
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			88 702 782	80 465 512

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2012

	Notes	2012	2011
		\$	\$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse et placements temporaires		10 045 223	1 562 719
Débiteurs	7	23 485 577	26 735 823
Subventions à recevoir	8	48 811 991	56 251 702
		82 342 791	84 550 244
PASSIFS			
Créditeurs et frais courus	10	16 564 233	20 633 383
Revenus perçus d'avance		1 371 943	1 795 777
Dettes à long terme	11	57 990 743	63 869 288
Passif au titre des avantages sociaux futurs	12	10 810 600	9 943 800
		86 737 519	96 242 248
DETTE NETTE		(4 394 728)	(11 692 004)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	13	90 764 198	89 854 937
Stocks de fournitures		2 184 344	2 136 167
Frais payés d'avance		148 968	166 412
		93 097 510	92 157 516
EXCÉDENT ACCUMULÉ		88 702 782	80 465 512
Engagements	14		
Éventualités	15		

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 2012

	2012	2011
	\$	\$
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	8 237 270	30 838 462
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(13 314 734)	(37 793 548)
Produit de cession	11 677	24 759
Amortissement des immobilisations	12 385 008	10 643 518
Perte sur cession	8 788	31 809
	(909 261)	(27 093 462)
Variation des stocks de fournitures	(48 177)	(169 437)
Variation des frais payés d'avance	17 444	2 875 068
	(30 733)	2 705 631
VARIATION DE LA DETTE NETTE	7 297 276	6 450 631
Dettes nettes au début de l'exercice	(11 692 004)	(18 142 635)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE	(4 394 728)	(11 692 004)

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2012

	2012	2011
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	8 237 270	30 838 462
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	12 385 008	10 643 518
Perte sur cession d'immobilisations	8 788	31 809
	20 631 066	41 513 789
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	3 250 246	(14 385 631)
Subventions à recevoir	7 439 711	(28 098 950)
Stocks de fournitures	(48 177)	(169 437)
Autres actifs non financiers	17 444	2 875 068
Créditeurs et frais courus	(951 870)	(1 064 794)
Revenus perçus d'avance	(423 834)	232 963
Passif au titre des avantages sociaux futurs	866 800	949 900
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	30 781 386	1 852 908
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(16 432 014)	(32 623 538)
Produit de cession	11 677	24 759
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(16 420 337)	(32 598 779)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	4 260 000	25 284 000
Remboursement de la dette à long terme - portion STL	(4 124 895)	(3 605 093)
Remboursement de la dette à long terme - portion subventionnée	(6 123 905)	(4 164 807)
Variation des frais reportés liés à la dette à long terme	110 255	(285 480)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(5 878 545)	17 228 620
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	8 482 504	(13 517 251)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	1 562 719	15 079 970
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	10 045 223	1 562 719

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 2012

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 méthodes comptables

En tant qu'autre organisme public, les états financiers de la Société sont dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public applicables aux administrations locales et recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

Les principales méthodes 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 Normes comptables canadiennes 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 (paiements de transfert) 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 2012

2. Sommaire des principales méthodes 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.

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 :

	Méthode	Durée/Taux
Infrastructures	Linéaire	10 à 15 ans
Bâtiments	Linéaire	40 ans
Véhicules	Dégressif	22 % et 30 %
Ameublement et équipements de bureau	Linéaire	4 à 15 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).

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

j) 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 Société, 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.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées (suite)

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'allègement 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.

- 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.
- 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 ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (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 2012

3. Usagers

	2012 Budget	2012 Réel	2011 Réel
	\$	\$	\$
Transport régulier	19 313 207	18 543 715	17 503 990
Revenus régionaux ^(a)	10 414 822	10 316 651	10 516 631
Transport adapté	978 179	944 173	892 645
	30 706 208	29 804 539	28 913 266

^(a) Les revenus régionaux 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

	2012 Budget	2012 Réel	2011 Réel
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Exploitation - transport régulier	8 863 050	9 901 518	8 888 163
Exploitation - transport adapté	4 150 763	3 964 127	3 799 319
Financement	1 858 817	1 205 650	928 784
Autres	-	28 500	-
	14 872 630	15 099 795	13 616 266
Investissement			
Immobilisations	15 811 231	11 080 318	27 313 127
	30 683 861	26 180 113	40 929 393

5. Agence métropolitaine de transport

Contribution de :

	2012 Budget	2012 Réel	2011 Réel
	\$	\$	\$
Quote-part de la taxe sur les carburants	9 000 000	7 411 029	12 170 000
Aide à l'intégration tarifaire	4 539 850	4 135 587	4 261 509
Aide métropolitaine	591 000	628 648	633 090
	14 130 850	12 175 264	17 064 599

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

5. Agence métropolitaine de transport (suite)

Contribution à :	2012 Budget	2012 Réel	2011 Réel
	\$	\$	\$
Équipements métropolitains	1 825 000	1 554 137	1 499 653
Contribution aux trains de banlieue	4 838 296	4 813 240	4 297 637
Contribution à la desserte du métro	-	-	5 340 878
	6 663 296	6 367 377	11 138 168

6. Autres revenus

	2012 Budget	2012 Réel	2011 Réel
	\$	\$	\$
Publicité	735 700	574 242	617 563
Gestion des équipements et infrastructures métropolitains	479 400	479 414	470 014
Revenus d'intérêts	285 000	218 094	165 694
Activités accessoires et autres revenus	1 686 286	1 501 336	1 263 232
	3 186 386	2 773 086	2 516 503

7. Débiteurs

	2012	2011
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	19 559 266	22 664 832
Comptes clients généraux	1 981 699	1 623 016
Taxes à la consommation	1 311 072	1 262 700
Autres	633 540	1 185 275
	23 485 577	26 735 823

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

8. Subventions à recevoir

	2012	2011
	\$	\$
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme	38 273 239	39 737 994
Exploitation - transport régulier	1 894 533	6 457 818
Exploitation - transport adapté	1 368 405	1 319 013
Immobilisations	7 040 454	8 469 581
Autres	235 360	267 296
	48 811 991	56 251 702

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 2012 s'est élevé à 3,0 %.

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.

10. Crédoiteurs et frais courus

	2012	2011
	\$	\$
Salaires et charges sociales	10 562 135	11 433 475
Fournisseurs et frais courus	5 544 490	8 711 622
Intérêts courus de la dette à long terme	414 024	464 532
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	43 584	23 754
	16 564 233	20 633 383

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

11. Dette à long terme

	2012	2011
	\$	\$
Obligations		
taux d'intérêt variant de 1,5 % à 6,15 % (1,5 % à 6,15 % en 2011)		
échéant d'avril 2012 à novembre 2017	57 611 000	63 487 000
Billet municipal		
taux d'intérêt fixe de 4,65 %		
échéant en décembre 2013	822 400	935 200
	58 433 400	64 422 200
Frais reportés liés à la dette à long terme	(442 657)	(552 912)
	57 990 743	63 869 288

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, incluant les refinancements prévus et autorisés, au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

Année d'échéance	\$
2013	9 471 000
2014	8 080 800
2015	7 491 800
2016	6 189 300
2017	6 425 100
1 à 5 ans	37 658 000
6 à 10 ans	19 627 400
11 ans et plus	1 148 000
	58 433 400

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

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

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 le 31 décembre 2009. La prochaine évaluation actuarielle en date du 31 décembre 2012 n'est pas disponible au moment de la publication des présents états financiers.

Les employés syndiqués de la Société couverts par les accréditations du Syndicat des chauffeurs de la Société de transport de Laval (SCFP) et le Syndicat des employés de terminus de la Société de transport de Laval (SCFP) participent au Régime de retraite des chauffeurs d'autobus de la Société de transport de Laval, alors que les employés couverts par les accréditations du Syndicat des employés d'entretien de la Société de transport de Laval (CSN) et le Syndicat des employés de bureau de la Société de transport de Laval (CSN) participent au Régime de retraite des employés syndiqués de bureau et d'entretien de la Société de transport de Laval. Ces deux régimes, à des fins comptables, sont des régimes à cotisations déterminées. La contribution de la Société se limite à 9,0 % 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) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2012	2011
	\$	\$
Actif du régime à prestations déterminées capitalisé	1 590 600	1 406 800
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(12 401 200)	(11 350 600)
	(10 810 600)	(9 943 800)

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

12. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)**c) Charge de l'exercice**

	2012	2011
	\$	\$
Régime à prestations déterminées capitalisé	1 987 900	1 762 400
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	1 787 000	1 595 200
Régime de retraite à cotisations déterminées	3 430 600	3 214 600
Régime de retraite des élus municipaux	21 100	19 750
	7 226 600	6 591 950

d) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2012	2011	2012	2011
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	27 910 700	24 678 800	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(32 438 000)	(29 908 500)	(13 611 100)	(13 023 800)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(4 527 300)	(5 229 700)	(13 611 100)	(13 023 800)
Pertes actuarielles non amorties	6 117 900	6 636 500	1 209 900	1 673 200
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	1 590 600	1 406 800	(12 401 200)	(11 350 600)

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

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

e) Charge de l'exercice

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2012	2011	2012	2011
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 526 500	1 457 800	1 098 600	972 900
Cotisations salariales des employés	(420 900)	(387 700)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	580 600	464 800	164 200	127 500
Charge de l'exercice excluant les intérêts	1 686 200	1 534 900	1 262 800	1 100 400
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	1 812 200	1 751 800	524 200	494 800
Rendement espéré des actifs	(1 510 500)	(1 524 300)	-	-
Charge d'intérêts nette	301 700	227 500	524 200	494 800
Charge de l'exercice	1 987 900	1 762 400	1 787 000	1 595 200

f) Principales hypothèses (taux pondérés)

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2012	2011	2012	2011
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,00 %	6,00 %	4,00 %	4,00 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,00 %	6,00 %	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,50 %	3,50 %	2,72 %	3,11 %
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.	7,38 %	7,63 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	4,37 %	4,37 %
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	2025	2025

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

13. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	2 874 313	-	-	2 874 313
Bâtiments	27 337 091	20 476 275	-	47 813 366
Véhicules	117 985 184	4 303 946	1 291 618	120 997 512
Ameublement et équipements de bureau	17 965 313	1 732 562	32 904	19 664 971
Machinerie, outillage et équipements	11 517 243	1 337 258	40 509	12 813 992
Terrains	223 051	-	-	223 051
	<u>177 902 195</u>	<u>27 850 041</u>	<u>1 365 031</u>	<u>204 387 205</u>
Immobilisations en cours	16 221 025	(14 535 307)	-	1 685 718
	<u>194 123 220</u>	<u>13 314 734</u>	<u>1 365 031</u>	<u>206 072 923</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	1 980 794	82 378	-	2 063 172
Bâtiments	13 401 726	792 321	-	14 194 047
Véhicules	75 973 065	9 537 905	1 271 153	84 239 817
Ameublement et équipements de bureau	7 810 099	1 239 779	32 904	9 016 974
Machinerie, outillage et équipements	5 102 599	732 625	40 509	5 794 715
	<u>104 268 283</u>	<u>12 385 008</u>	<u>1 344 566</u>	<u>115 308 725</u>
Valeur comptable nette	<u>89 854 937</u>			<u>90 764 198</u>

Au 31 décembre 2012, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 2 052 730 \$ (5 170 010 \$ en 2011), sont inscrites dans les créditeurs et frais courus.

Au cours de l'exercice 2012, la Société de transport de Laval a revu et modifié le classement de certaines immobilisations. La direction estime que la présentation adoptée au cours de l'exercice fournit des informations plus pertinentes sur la nature et l'utilisation des immobilisations. De ce fait, au 1^{er} janvier 2012, les immobilisations relatives aux arrêts d'autobus et abribus ont été classées dans les *Infrastructures* pour un coût de 2 874 313 \$, et 1 980 794 \$ d'amortissement cumulé. Antérieurement, ces immobilisations étaient incluses sous la rubrique *Machinerie, outillage et équipement*. De plus, des systèmes technologiques dont le coût est de 10 112 334 \$ et l'amortissement cumulé de 1 432 799 \$ ont été reclassés dans *Ameublement et équipement de bureau*, alors qu'ils étaient auparavant dans la catégorie *Machinerie, outillage et équipement*.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2012

14. Engagements

Au 31 décembre 2012, 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 (ATUQ), la Société de transport de Montréal (STM) a été mandatée pour faire l'acquisition d'autobus hybrides à plancher surbaissé pour les années 2013 à 2016. Ce contrat comporte également deux options d'une année chacune, soit une pour 2017 et une pour 2018. Le montant total des contrats pour la Société, y compris les années d'option, ne doit pas dépasser 120 M\$. Aucun versement n'est prévu en 2013.

b) Boîtes à perception pour autobus

En 2012, la Société a mandaté la STM pour procéder à l'acquisition de 55 boîtes de perception pour autobus entre 2013 et 2018, dont 10 en 2013, pour un montant total de 1,6 M\$.

c) Contrats de services pour le transport aux personnes handicapées

Dans le cadre de ses opérations de transport adapté, la Société a octroyé deux contrats de services, soit un premier en 2010 pour le transport par minibus et un second en 2011 pour le transport par taxi collectif. Le solde résiduel de ces deux contrats est de 24,1 M\$. Les versements prévus s'établissent de la façon suivante : 7,9 M\$ en 2013, 8,1 M\$ en 2014, 4 M\$ en 2015 et 4,1 M\$ en 2016.

d) Contrats d'approvisionnement en carburant

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la STM pour négocier un contrat d'approvisionnement en carburant auprès d'un fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée. La Société a également négocié des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières afin d'atténuer les effets de fluctuations du prix du carburant sur le marché, et ce, jusqu'au 31 décembre 2015. La Société s'est engagée à payer une quantité de 17,4 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 10,3 M\$.

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 2012

15. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, la Société de transport de Laval a reçu diverses demandes. Bien que l'issue de ces demandes, au 31 décembre 2012, ne puisse être déterminée avec certitude, la Société est d'avis que leur dénouement n'aura aucune incidence défavorable importante sur sa situation financière, ses résultats et ses flux de trésorerie.

16. Événement postérieur à la date de l'état de la situation financière

Après la fin de l'exercice et dans le cadre du programme triennal d'immobilisations 2013-2014-2015, la Société s'est engagée en vertu d'une promesse d'achat conditionnelle à acquérir un terrain et des bâtiments pour un montant de 3 750 000 \$.

Les conditions à respecter doivent être à l'entière satisfaction de l'acquéreur et sont présentement à l'étude.

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 30 novembre 2011.

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 55 550 000 \$ en 2012 et en 2011.

19. Chiffres de l'exercice précédent

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

ANNEXE A - DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2012

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	2012	2011
		\$	%		\$	\$
2002-04-23	28	16 497 000	5,8626	2012	-	1 439 000
2003-06-26	29	14 150 000	4,4976	2013	1 694 000	3 319 000
2004-01-13	30	8 000 000	4,7398	2014	2 160 000	3 007 000
2005-03-30	31	12 600 000	4,3769	2015	4 733 000	5 993 000
2008-02-26	33	8 490 000	4,1343	2013	5 534 000	6 322 000
2008-07-08	34	6 100 000	4,6241	2013	3 955 000	4 525 000
2008-12-16	Billet	1 239 000	4,6500	2013	822 400	935 200
2009-05-20	36	4 755 000	3,3199	2014	3 577 000	3 984 000
2010-01-26	37	4 476 000	2,8120	2015	3 565 000	4 028 000
2010-12-21	38	6 153 000	2,8336	2015	5 000 000	5 586 000
2011-11-23	39	25 284 000	2,5581	2016	23 133 000	25 284 000
2012-11-21	40	4 260 000	2,2387	2017	4 260 000	-
					58 433 400	64 422 200

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJETS

Exercice terminé le 31 décembre 2012

	2012	2012	2011
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	68 509 238	68 775 181	64 621 811
Carburant	8 508 523	8 365 052	7 223 620
Contrats de transport adapté	7 804 060	7 560 811	7 116 619
Honoraires et contrats	4 621 838	3 894 668	3 401 676
Entretien et réparations des véhicules	4 164 862	3 762 868	3 736 866
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	1 554 389	1 618 623	1 384 701
Services publics	1 214 852	1 156 543	980 422
Assurances, taxes et immatriculations	772 563	812 655	787 364
Matériel et fournitures	382 135	322 223	243 750
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	311 586	298 998	273 569
Location	102 027	86 240	81 447
Réserve statutaire	1 750 434	-	-
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	6 663 296	6 367 377	11 138 168
Intérêts et frais de financement	3 604 811	2 899 485	2 501 768
Amortissement des immobilisations	11 375 000	12 385 008	10 643 518
	121 339 614	118 305 732	114 135 299

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2012

	2012 Budget	2012 Réel	2011 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de la Ville de Laval	55 550 000	55 550 000	55 550 000
Usagers	30 706 208	29 804 539	28 913 266
Subventions du gouvernement du Québec	14 872 630	15 099 795	13 616 266
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	14 130 850	12 175 264	17 064 599
Autres revenus	3 186 386	2 773 086	2 516 503
	118 446 074	115 402 684	117 660 634
Charges			
Administration générale	15 665 674	13 786 528	11 968 807
Transport régulier	49 592 461	49 122 394	46 705 732
Transport adapté	8 396 057	8 145 728	7 645 447
Carburant	8 508 523	8 365 052	7 223 620
Entretien des autobus et infrastructures	17 533 792	17 234 160	16 308 239
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	6 663 296	6 367 377	11 138 168
Intérêts et frais de financement	3 604 811	2 899 485	2 501 768
Amortissement des immobilisations	11 375 000	12 385 008	10 643 518
	121 339 614	118 305 732	114 135 299
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(2 893 540)	(2 903 048)	3 525 335
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession	-	11 677	24 759
Amortissement	11 375 000	12 385 008	10 643 518
Perte sur cession	-	8 788	31 809
	11 375 000	12 405 473	10 700 086
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	107 887	56 540	381 408
Remboursement de la dette à long terme	(4 153 489)	(4 124 895)	(3 605 093)
	(4 045 602)	(4 068 355)	(3 223 685)
Affectations			
Activités d'investissement	(5 485 500)	(3 430 443)	(5 243 684)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	(27 358)	39 168	(411 700)
Montant à pourvoir dans le futur	1 077 000	1 155 600	(1 414 666)
	(4 435 858)	(2 235 675)	(7 070 050)
	2 893 540	6 101 443	406 351
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	3 198 395	3 931 686

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2012

	2012 Budget	2012 Réel	2011 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Subventions du gouvernement du Québec	15 811 231	11 080 318	27 313 127
Autres revenus	193 125	60 000	-
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	16 004 356	11 140 318	27 313 127
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Infrastructures	(269 333)	-	-
Bâtiments	(9 715 999)	(4 880 906)	(13 545 641)
Véhicules	(7 948 200)	(5 665 182)	(21 755 567)
Ameublement et équipements de bureau	(5 207 372)	(1 631 188)	(1 858 003)
Machinerie, outillage et équipements	(1 646 125)	(1 137 458)	(634 337)
Études	(200 000)	-	-
	(24 987 029)	(13 314 734)	(37 793 548)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	3 247 993	(455 690)	4 535 608
Affectations			
Activités de fonctionnement	5 485 500	3 430 443	5 243 684
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	249 180	-	-
	5 734 680	3 430 443	5 243 684
	(16 004 356)	(10 339 981)	(28 014 256)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	800 337	(701 129)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2012

	2012	2011
	\$	\$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	27 384 350	24 225 123
Montant à pourvoir dans le futur	(10 998 100)	(9 842 500)
Financement des investissements en cours	1 712 495	912 158
Investissement net dans les éléments à long terme	70 604 037	65 170 731
	88 702 782	80 465 512
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	25 892 818	22 694 423
Fonds réservés		
Fonds de roulement	946 734	773 504
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	102 141	204 284
Financement des activités de fonctionnement	442 657	552 912
	1 491 532	1 530 700
	27 384 350	24 225 123
Montant à pourvoir dans le futur		
Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	1 234 200	1 339 200
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	(20 300)	(20 300)
Régimes non capitalisés	(3 745 300)	(2 694 700)
	(10 998 100)	(9 842 500)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2012

	2012	2011
	\$	\$
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	1 804 476	1 584 038
Investissements à financer	(91 981)	(671 880)
	1 712 495	912 158
Investissement net dans les éléments à long terme		
Éléments d'actif		
Immobilisations	90 764 198	89 854 937
Éléments de passif		
Dette à long terme	57 990 743	63 869 288
Frais reportés liés à la dette à long terme	442 657	552 912
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(38 273 239)	(39 737 994)
	20 160 161	24 684 206
	70 604 037	65 170 731



**Société de transport
de Laval**

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

Dépôt légal
2^e trimestre 2013

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