

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2020



TRANSPORT COLLECTIF
RÉSEAU

ENVIRONNEMENT

TRANSPORT ADAPTÉ



**Société de
transport
de Lévis**

Quelques chiffres au 31 décembre 2020

27,5 M\$

Revenus d'exploitation en 2020

165 755

heures de service en 2020

729

départs par jours de semaine à l'automne 2020

10 000

nombre moyen de déplacements quotidiens en semaine

1972

nombre d'utilisateurs inscrits à notre service de transport adapté

325 M\$

valeur des projets d'investissement pour la période 2020-2029

173

employés permanents et occasionnels

Répartition des revenus

Gouvernement du Québec	34 %
Ville de Lévis	46 %
Utilisateurs	20 %

Distribution de la main-d'œuvre

Femmes	37	21,4 %
Minorités visibles	4	2,4 %
Autochtones	2	1,2 %
Minorités ethniques	3	1,8 %
Personnes handicapées	2	1,2 %

Mot du président



Mario Fortier

Président du Conseil d'administration

L'année 2020 a été sans contredit marquée par la pandémie découlant du COVID-19. Après avoir connu une croissance des ventes de laissez-passer de 15 % pour les mois de janvier et février, le gouvernement du Québec a adopté en mars les décrets 177-2020 et 222-2020 déclarant l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire du Québec ainsi qu'une série d'arrêtés ministériels limitant les déplacements de la population par la fermeture des écoles, de certains services publics, des commerces et autres lieux d'activité. Cette décision nécessaire a entraîné une réduction substantielle de l'achalandage du transport en commun partout au Québec. Au plus fort de la crise en avril et mai 2020, l'achalandage de la Société a chuté de 85 %. Tenue par le gouvernement du Québec de maintenir une offre de service minimale pour les services de transport en commun et de transport adapté, la Société a dû adopter une série de mesures pour limiter les pertes financières et les impacts pour notre clientèle et notre personnel.

Nous appuyant sur notre modèle d'affaires singulier, nous avons adopté un plan de délestage sévère en réduisant notre offre de service de près de 40 %. Pour y arriver, plusieurs scénarios de réduction de service ont été produits en un temps record et présentés à

nos partenaires. Des ententes avec nos syndicats et fournisseurs ont été négociées.

Compte tenu de la réduction de la congestion, l'équipe de planification de la Société a procédé à une analyse complète des temps de parcours sur le réseau pour l'automne 2020. Elle est d'ailleurs l'une des seules au Québec à avoir entrepris un chantier d'une telle envergure. Cet exercice fastidieux nous a permis d'optimiser nos dépenses d'exploitation, tout en conservant essentiellement le même niveau de service aux usagers.

Les impacts sur notre clientèle, nos employés, nos sous-traitants (autobus et voitures taxi) et nos opérations courantes ont fait l'objet d'un suivi quotidien. Dès le début du mois de mars, nous avons consacré de nombreux efforts à constituer des stocks de produits de décontamination, de lingettes, de distributeurs de gel hydroalcoolique, de masques N-95, etc. Déjà le 12 mars, nous prenions possession de nos pistolets électrostatiques qui allaient nous permettre de décontaminer l'intérieur d'un autobus en moins de 10 minutes. Radio-Canada soulignait d'ailleurs l'agilité de la STLévis en faisant un reportage sur nos techniques de décontamination. Nous étions alors la seule société de transport du Québec à en faire l'usage. Les autres sociétés de transport du Québec nous ont sollicités par la suite pour connaître nos procédés et fournisseurs. La direction de la santé publique de Chaudière-Appalaches a confirmé la pertinence de nos processus de décontamination et l'ensemble de notre plan d'action.

De plus, la gestion quotidienne des méthodes de travail a dû être redéfinie et repensée afin d'assurer le respect des règles découlant des mesures sanitaires. Nos systèmes d'information et de communication ont été adaptés afin de nous assurer une plus grande agilité. Comme toutes les organisations, le télétravail est devenu usage courant et ce type de fonctionnement a prouvé ses avantages sur de nombreux plans.

L'ensemble de ces mesures, ainsi que le versement d'une prime du gouvernement du Québec liée à l'amélioration de notre performance en 2019 en matière de réduction des GES, de prévention des

accidents et de réduction des coûts par heure de service nous ont permis de terminer l'exercice financier 2020 avec un surplus de 2 074 M \$.

Il m'importe à ce stade-ci de souligner mon appréciation des efforts de tous les employés de la STLévis et de tous ses partenaires qui grâce à leur engagement, leur contribution et leur résilience nous ont permis d'affronter cette crise sans précédent avec espoir.

Car, en dépit de cette pandémie mondiale et de ses conséquences dramatiques, les équipes de la STLévis ont poursuivi le développement des grands projets stratégiques. Je pense entre autres ici à notre implication dans le Bureau de mobilité durable de la ville de Lévis responsable de l'implantation de mesures préférentielles pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture, à la poursuite des analyses conduisant à l'électrification prochaine de notre parc d'autobus et de notre centre d'opération, à la finalisation du programme fonctionnel et technique du futur Centre de service Lagueux, au déploiement de notre Réseau 2026 et nos interventions répétées dans le projet d'interconnexion avec le futur réseau structurant de Québec.

Évidemment la poursuite de nos activités quotidiennes et du développement de nos ambitieux projets en situation de pandémie ne peuvent se réaliser sans les contributions financières majeures et le support indéfectible de nos grands partenaires que sont la Ville de Lévis, les gouvernements du Québec et du Canada et bien évidemment, la fidélité de nos usagers. Je tiens d'ailleurs à remercier tous ceux et celles qui, tous les jours, utilisent nos services.

Je profite enfin de l'occasion pour souligner la collaboration exceptionnelle de mes collègues du Conseil d'administration et du Conseil de ville dans la poursuite de notre mission.

Mario Fortier
Président du conseil d'administration

Mot du directeur général



Jean-François Carrier

Directeur général

Je suis heureux de constater qu'en dépit d'une année particulièrement éprouvante, l'équipe de la STLévis a su être au rendez-vous, ce qui nous a permis d'offrir, somme toute, une offre de service acceptable dans les circonstances. D'ailleurs, un récent sondage pancanadien de notre partenaire Transit a révélé que les usagers de la STLévis ont le moins été affectés par les réductions de service dans le cadre de la Covid-19. Mieux encore, la STLévis s'est classée première au Canada en ce qui a trait à l'adhésion à l'horaire de ses services.

Je profite donc à mon tour de l'occasion pour souligner le travail exceptionnel de l'ensemble du personnel de la Société et de ses partenaires. De l'agente du service à la clientèle au personnel d'entretien ou de l'équipe de chauffeurs à celle de la planification et du développement du réseau, chacun joue un rôle important et combien essentiel pour assurer la livraison d'un service de qualité à nos clientèles du transport régulier et du transport adapté.

Jean-François Carrier
Directeur général

Notre vision

Notre mission nous place, avec d'autres acteurs du territoire, au cœur du développement économique, social et culturel de la Ville de Lévis. Elle nous permet de contribuer à la qualité de vie de nos concitoyens en améliorant leurs conditions de mobilité dans le respect des valeurs du développement durable. La Société de transport de Lévis souhaite donc devenir « un leader du développement durable au sein de la collectivité et fournir aux citoyens de Lévis toutes les conditions nécessaires aux pratiques de la mobilité durable ».

Notre mission

Comme le stipule l'article 3 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, c. S-30.01), la mission de la Société de transport de Lévis consiste à assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes dans son territoire et, dans la mesure où le prévoit une disposition législative, hors de celui-ci. Elle soutient le transport en commun et, le cas échéant, favorise l'intégration de ses différents modes de transport collectif avec ceux de toute autre personne morale de droit public à qui la loi ou un acte constitutif accorde l'autorité d'exploiter une entreprise de transport en commun. L'article 172 de cette loi prévoit notamment que la Société offre un service de transport dans la municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon.

Nos valeurs

La STLévis fait sienne une série de valeurs qui la guide dans ses activités courantes, à tous les niveaux de l'organisation. Elle mène ses activités avec efficacité, transparence et honnêteté. Elle sert le public avec respect et équité. La Société est à l'écoute de sa clientèle, de son personnel et du public. Elle respecte la dignité des personnes, se fait solidaire avec ceux et celles qui éprouvent des difficultés et accueille avec ouverture les différents points de vue qui prévalent au sein de la communauté. La Société agit de manière responsable dans ses pratiques d'affaires et exige de ses dirigeants et de son personnel qu'ils agissent avec intégrité.



L'offre de service

La pandémie de la COVID-19, qui s'est imposée dès le mois de mars 2020, a eu des conséquences importantes sur les habitudes de mobilité de la population. Le contexte sanitaire et les mesures prises par les autorités publiques pour faire face à la pandémie ont eu des échos dans les opérations des réseaux de transport en commun, au Québec et à travers le monde.

À la fin mars, le conseil d'administration a ajusté temporairement le niveau de service offert à la clientèle compte tenu des restrictions de déplacement qui étaient alors en vigueur.

Sur l'ensemble de l'année 2020, le nombre d'heures de service a été réduit de 200 457 à 165 755. Avec la Société de transport de l'Outaouais, la STLévis figure parmi les sociétés du Québec ayant le plus réduit ses heures d'opération au printemps. Les analyses rigoureuses de notre équipe de planification ont toutefois permis de limiter les effets directs sur notre clientèle.

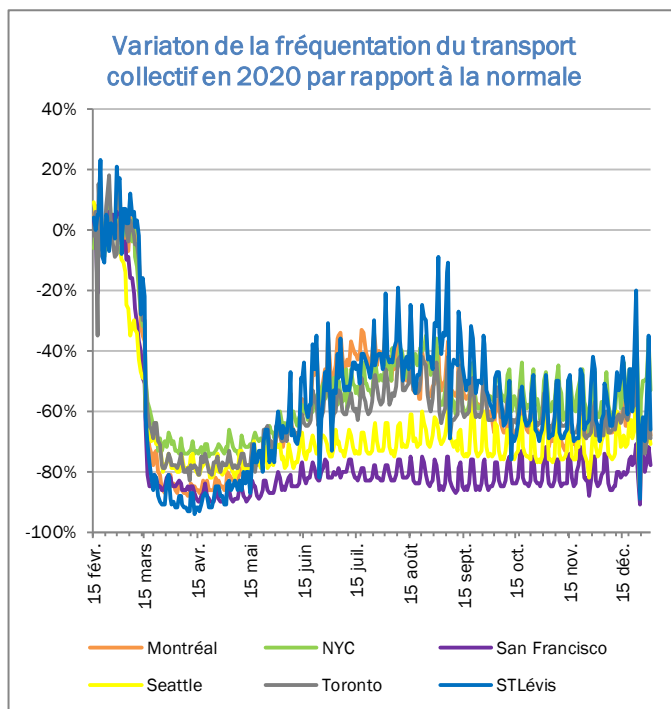
La Société s'est assurée de pouvoir reconfigurer le réseau afin de répondre aux besoins des travailleurs essentiels, dont certains ne possèdent pas de véhicule personnel. Le plan de continuité des affaires de la STLévis a maintenu un service minimum de tous les parcours de quartier, puisque ce ne sont pas tous les citoyens de Lévis qui habitent à distance de marche des parcours structurants que sont le Lévisien 2 et le Lévisien 3.

Nombre d'heures de service 2016-2020

2016	2017	2018	2019	2020
196 393	191 385	193 673	197 648	165 755

La continuité du service durant cette période a donc permis à ces travailleurs de se rendre et de revenir de leur travail. Le maintien des services a aussi permis aux citoyens de continuer à accéder aux services encore ouverts pendant les heures les plus sombres de la première vague.

Le niveau de service régulier a été rétabli dans l'ensemble du réseau dès la rentrée scolaire d'août 2020.



L'imposition de mesures de contrôle sanitaire en mars 2020 a eu un impact immédiat sur l'achalandage des réseaux de transport en commun de toute l'Amérique du Nord. Le graphique ci-dessus illustre cette tendance à New York, Seattle, San Francisco, Toronto, Montréal et Lévis (en bleu foncé). Au plus fort de la première vague, l'achalandage a chuté de 70 à 90 % selon les villes (source : application Transit).

Il est important de noter que l'achalandage n'était pas le seul facteur à prendre en compte pour mesurer l'efficacité de notre réseau de transport en commun.

À preuve, un sondage pancanadien réalisé en novembre 2020 auprès des utilisateurs de l'application Transit, l'application officielle de la STLévis et de plus de 200 sociétés de transport de 16 pays,

Cette consultation des usagers place la STLévis au premier rang au chapitre de la fiabilité du service avec une note de 3,67 sur 5, devançant les sociétés de transport du Niagara, de Vancouver (Translink), de Longueuil et de Trois-Rivières.

Le même sondage indique que les clients de la STLévis accordent une note de 4,3 sur 5 à la Société pour avoir maintenu un réseau qui leur permet de se déplacer là où ils doivent se rendre malgré la pandémie.

Le réseau de 2026 en séance virtuelle



La STLévis a présenté son nouveau réseau 2026 lors d'une séance d'information publique organisée avec la Ville de Lévis, le 5 novembre 2020. En raison de la pandémie, les citoyens ont pu assister à la présentation par l'entremise d'une conférence virtuelle.

la Société a présenté en novembre le concept de son réseau 2026, dans la foulée des présentations du projet de mise en place de mesures préférentielles pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture piloté par le Bureau de la mobilité durable de la ville de Lévis.

Avec la mise en place du futur pôle d'interconnexion du réseau structurant de transport de la Capitale (RSTC) à Sainte-Foy, la STLévis récupèrera près de 27 000 heures de service qu'elle déploie annuellement sur le territoire de la ville de Québec. Ces heures de service seront réaffectées à l'offre de service du côté de Lévis. À cela s'ajoutera près de 30 000 nouvelles heures portant à 230 000 heures notre offre de service à l'horizon de 2030.

Ce nouveau réseau offrira :

- Des parcours express à haute fréquence depuis les différents quartiers de Lévis vers le pôle Sainte-Foy ;
- Des parcours express à haute fréquence depuis les différents quartiers de Lévis en direction des grands générateurs de Lévis (UQAR, Desjardins, Cégep) ;

Dans certains cas, les temps de déplacements seront réduits de 30 %. Par exemple, un déplacement entre la rue Saint-Denis à Saint-Rédempteur et le campus du Mouvement Desjardins prendra environ 35 minutes versus les 50 minutes actuelles.

Ce nouveau réseau se déploiera graduellement au rythme de nos capacités financières.

130 cases de stationnement incitatif en plus

Comme le prévoit notre Plan stratégique de développement du transport en commun 2015-2024, la société a ajouté près de 130 nouvelles cases de stationnement incitatif à son parc grâce à une entente conclue avec le propriétaire du Cinéma des Chutes sur la route des Rivières.

Ce nouveau site offre près de 100 nouvelles cases et représente une solution avantageuse aux problèmes de débordement du Parc relais-bus des Rivières à proximité.

Par ailleurs, notre entente avec la Fabrique de la paroisse Saint-Nicolas-de-Lévis pour l'utilisation du stationnement de l'église de Saint-Étienne a été renouvelée et a permis d'ajouter 30 nouvelles cases portant le total à 80. Ces ajouts portent le total à 742.

Services supplémentaires pour les universitaires

Suite à la mise en place du laissez-passer universitaire à l'Université Laval à l'automne 2019, la STLévis a connu une hausse appréciable de son achalandage, surtout aux périodes de pointe du matin entre 7 h 30 et 8 h 30, ainsi qu'entre 15 h 30 et 16 h 30.

De nombreux doubleurs ont été ajoutés sur le réseau et se sont révélés très utiles pour que les charges à bord restent confortables pour la clientèle. Il est prévu que plusieurs de ces doubleurs soient ajoutés au service planifié afin que les usagers puissent s'attendre à ce que le parcours soit effectué en tout temps.

Les nouveaux parcours « Connexion » Lévis

À l'automne 2019, le tracé de la plupart des parcours desservant le Collège de Lévis et l'école Marcelle-Mallet ont été modifiés pour circuler devant l'UQAR. Ces modifications se sont poursuivies en 2020 et ces parcours ont été remodelés pour mieux répondre aux besoins de l'ensemble de la clientèle provenant des différents quartiers de Lévis, en plus de la clientèle étudiante.

Les parcours « Connexion » offrent maintenant un lien direct aux résidents des arrondissements des Chutes-

de-la-Chaudière-Est et Ouest non seulement à l'UQAR et aux écoles secondaires, mais également aux Galeries Chagnon, au Centre de congrès de Lévis et aux édifices du campus du Mouvement Desjardins (via le boulevard Alphonse-Desjardins).

Nouveau taxibus sur demande à Saint-Lambert-de-Lauzon

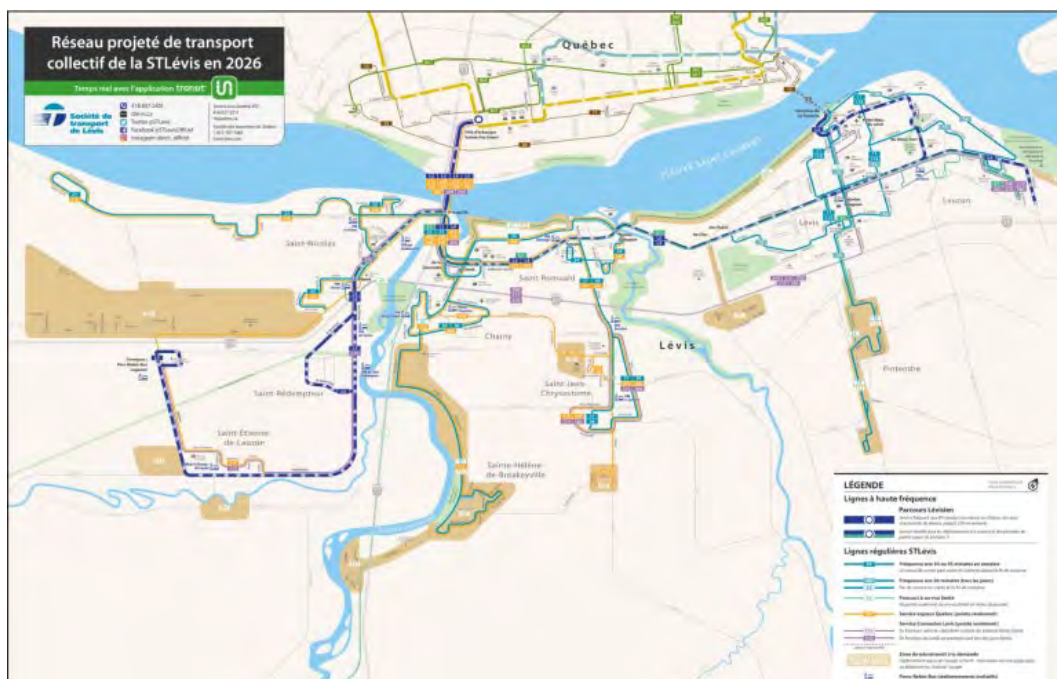
La STLévis et la municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon ont procédé à la mise en service d'un taxibus sur demande, le T-66, afin de bonifier l'offre de service de transport en commun à l'extérieur des périodes de pointe.

Les étudiants qui terminaient leurs cours à 18 h au cégep de Sainte-Foy ou à 18 h 30 à l'Université Laval n'avaient plus de service pour retourner à Saint-Lambert. De même, entre la période de pointe du matin et celle du soir, il n'y avait pas de service de transport en commun pour les résidents. Le projet pilote répond en partie à ces besoins en offrant une desserte de la municipalité sur l'heure du midi et en début de soirée.

Les usagers voulant se prévaloir de ce nouveau service doivent en faire la réservation, ce qui limite de façon importante les coûts d'exploitation. Ce projet pilote nous permettra d'évaluer l'intérêt des usagers pour ce type de service, qui pourrait ensuite être

étendu aux secteurs situés aux limites du territoire, à Lévis et à Saint-Lambert.

La STLévis offre des services de transport collectif et adapté à la municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon en vertu de l'entente prévue par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*.



Le service de la planification de la STLévis a présenté le plan d'évolution du réseau à l'horizon 2026 au cours de séances publiques.

Le programme des immobilisations

Depuis 2019, la STLévis prépare un programme des immobilisations qui couvre une période de 10 ans. Celui-ci fait l'objet d'une révision annuelle et se divise en deux catégories. La première concerne les investissements requis pour le maintien des actifs comme le renouvellement de la flotte d'autobus alors que la seconde répertorie les investissements liés aux principaux projets de développement comme la mise en place de mesures préférentielles sur le boulevard Guillaume-Couture.

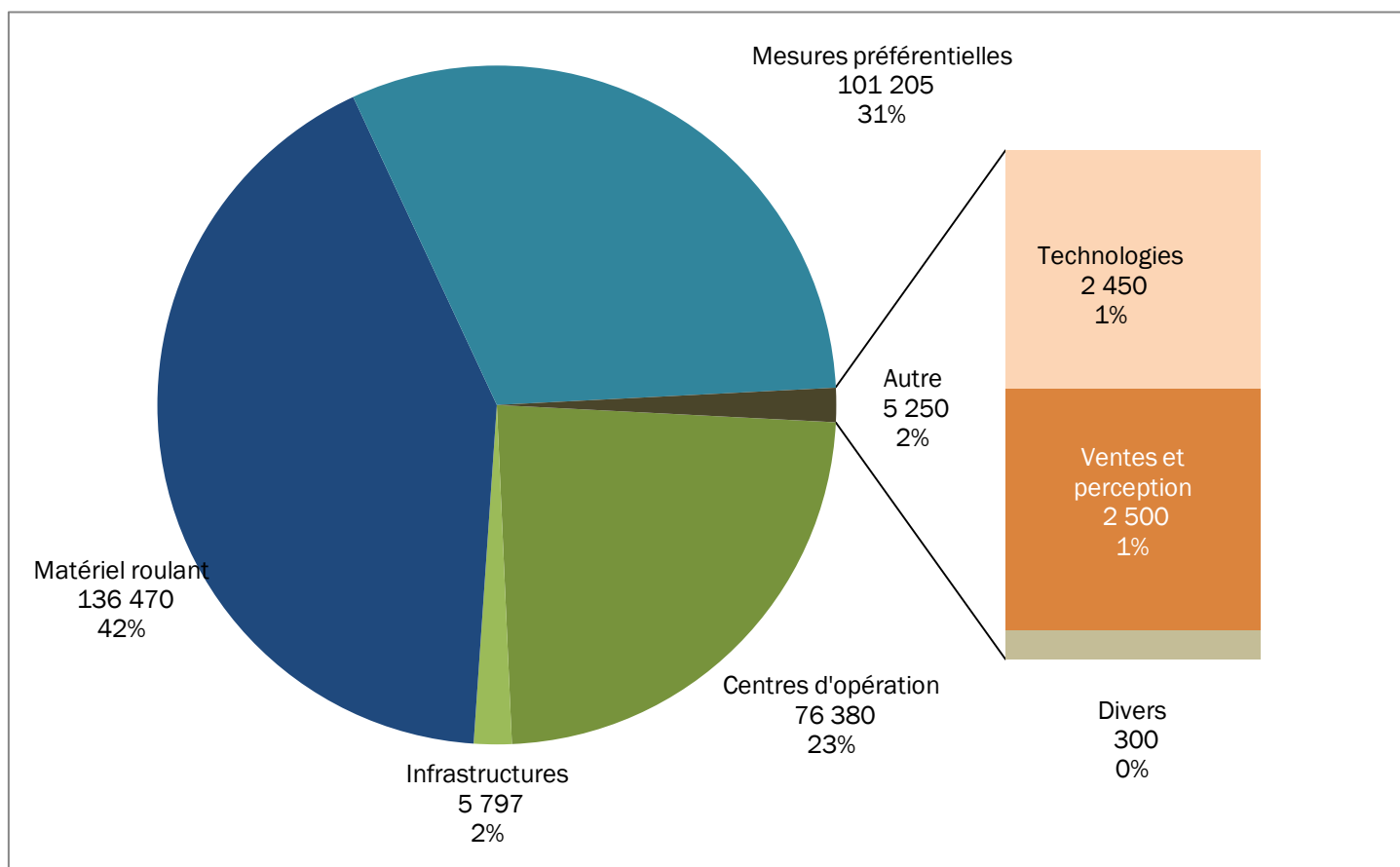
Ainsi le programme des immobilisations 2021-2030 totalise un peu plus de 325 M\$. La répartition des sommes est illustrée dans le graphique ci-dessous.

Au cours de la prochaine décennie, les investissements de la Société seront principalement répartis entre le renouvellement des actifs et le développement des services.

L'acquisition de véhicules en remplacement de la flotte actuelle, principalement constituée d'autobus

au diesel représentera environ 42 % de l'ensemble des sommes investies. Des efforts significatifs devront être consentis à compter de 2025 afin de remplacer les trois quarts de la flotte actuelle par des autobus électriques.

À quelques exceptions près, l'ensemble de ces projets, s'ils se réalisent, profiteront d'une aide des gouvernements provincial et fédéral à une hauteur variant entre 50 % et 90 %, réduisant du coup l'impact sur le service de dette de la société.



Centre de services Lagueux : Le programme fonctionnel et technique est complété



Plan préliminaire du futur Centre de services Lagueux préparé par le consortium CCM2 architectes et EMS Ingénierie. Ce nouveau centre pourrait accueillir jusqu'à l'équivalent de 70 autobus urbains électriques de 12 mètres.

La construction d'un deuxième centre de services dans l'Ouest de la ville de Lévis, sur les terrains du Terminus Lagueux déjà propriété de la STLévis, a franchi une nouvelle étape, celle de l'élaboration du programme fonctionnel et technique (PFT).

Le programme fonctionnel et technique est une étape préliminaire essentielle à tout projet de construction majeur. À partir des besoins exprimés par le maître d'œuvre, le PFT permet d'établir les besoins fonctionnels et le gabarit d'un bâtiment à construire et de préparer un estimé préliminaire des coûts de construction en fonction de différents scénarios.

Ce projet prend tout son sens, compte tenu de la volonté du gouvernement du Québec d'accélérer l'électrification des transports, des projets déjà annoncés d'électrification de l'ensemble de nos opérations à l'horizon 2040 et de notre vision du réseau 2026.

Le besoin d'espaces supplémentaires d'entreposage et de recharge des autobus électriques sera un enjeu important au cours des prochaines années. La Société désirait donc s'assurer que le terrain de la route Lagueux dispose d'une superficie suffisante.

À l'heure actuelle, le centre de services de la rue Saint-Omer abrite quelque 95 autobus. Pour des raisons techniques, sa capacité devra être réduite à 78 véhicules lors de la conversion de la flotte à la propulsion électrique. Le PFT du centre Lagueux, qui a été préparé par les firmes CCM2 (architectes) et EMS (Ingénierie), prévoit la construction d'un garage disposant d'une capacité d'entreposage maximale équivalente à 70 autobus de 12 mètres.

Les analyses internes confirment que la construction du projet Lagueux répondra aux besoins d'espace d'entreposage et de recharge pour les 20 prochaines années.

Nouveaux panneaux d'identification des arrêts



Le design graphique des panneaux identifiant les arrêts du réseau de la Société a été complètement revu en 2020. Plus grands et plus visibles, certains de ces panneaux affichent désormais les fréquences et l'ensemble des parcours y étant accessibles. Ces nouveaux panneaux sont déployés au fur et à mesure des modifica-

tions apportées sur le réseau. Ce fut le cas en 2020 dans les arrondissements des Chutes-de-la-Chaudière Est et Ouest.

Au total, 1 700 panneaux d'arrêt seront remplacés dans l'ensemble du territoire d'ici 2025.

Nouveau mode de paiement par téléphone intelligent

Depuis maintenant plusieurs années, les sociétés de transport du Québec étudient la possibilité d'offrir aux clients le loisir de payer leur passage depuis une application sur téléphone intelligent.

La crise de la COVID-19 a relancé l'intérêt de la Société de mettre en place un système de paiement par téléphone intelligent afin de réduire les risques associés à la manipulation des pièces de monnaie.

Après avoir contacté différents fournisseurs potentiels, notre choix s'est finalement arrêté sur l'application Nomade développée pour le RTC.

Dans un premier temps, les titres offerts par le biais de l'application mobile seront limités aux billets (1, 4, 8 et 12 passages) et seront équivalents en tout point aux titres de transport sur support OPUS, incluant le droit d'effectuer une correspondance pendant les 90 minutes qui suivent l'activation du billet virtuel.

Dans un deuxième temps, nous évaluerons la possibilité que certains laissent passer, tel l'AdoBus, soient inclus à l'offre de billets virtuels. Cette association n'écartera toutefois pas notre intention de poursuivre notre collaboration avec la Société de

transport de Montréal pour le développement d'une solution billettique de nouvelle génération, dont la tarification par compte-client (Account-Based Ticketing). Cette solution permettra à la Société d'être beaucoup plus performante en matière de promotion.

« Silence ! » On tourne dans nos autobus



La STLévis a offert sa collaboration au ministère de la Santé et des Services sociaux pour le tournage de la publicité visant à rappeler au public l'obligation de porter un couvre-visage dans les transports collectifs afin de limiter la propagation de la COVID-19.

Ce vidéoclip, tourné en collaboration avec le Bureau du Cinéma, de la Télévision de Chaudière-Appalaches (@BCTCA) et Nova Film, a été diffusé sur tous les réseaux sociaux et toutes les grandes chaînes de télévision du Québec.

Le projet Accès transport Lévis : un appui majeur à la communauté !

Lancé à l'initiative du maire de Lévis, M. Gilles Lehouillier et de la Commission consultative de développement social, le programme Accès Bus vient en appui à la Politique de développement social et communautaire de la Ville de Lévis qui vise à contrer l'isolement en encourageant la participation citoyenne ; garder actifs et sur le marché de l'emploi, les travailleuses et les travailleurs à faible revenu ; accroître l'autonomie des clientèles plus vulnérables dans leurs déplacements et favoriser l'intégration des nouveaux arrivants.

Comme anticipé, ce projet-pilote pour lequel la STLévis a remis l'équivalent de 58 000 passages à rabais aux organismes communautaires connaît un succès grandissant. Fait à noter, la majorité des déplacements se font en dehors des heures de pointe du matin ce qui constitue un apport intéressant à notre achalandage hors pointe et rejoint nos orientations stratégiques.

En route vers l'électrification de la flotte d'autobus

La fin de la vie utile des premiers autobus du programme de renouvellement de la flotte entrepris en 2007 constitue une opportunité pour la Société d'ajuster la composition de sa flotte aux besoins des prochaines décennies.

Une des orientations stratégiques fondamentales du Plan stratégique 2015-2024 consistait à limiter les acquisitions d'autobus hybrides afin d'accélérer la transition complète vers une flotte électrifiée.

Au début de 2020, la Société a donné le mandat au RTC de procéder à l'acquisition de 8 autobus articulés hybrides de 18 mètres, dans le cadre d'un mandat d'achat regroupé. Les autobus articulés de marque NovaBus seront livrés en 2022 et 2023 à raison de 4 par année. Il s'agira des derniers autobus à propulsion conventionnelle qui entreront en service à Lévis.

Le renouvellement de la flotte par des autobus électriques commencera dans quatre ans. Entre 2025 et 2030, plus de 70 autobus électriques remplaceront autant d'autobus à propulsion conventionnelle qui auront atteint la fin de leur vie utile de 16 ans. La conversion de la flotte à l'électricité respectera donc la volonté du gouvernement du Québec, qui a fixé un objectif de remplacer 55 % des autobus urbains par des autobus électriques dans son Plan pour une économie verte, publié en décembre 2020.

Le reste de la flotte sera convertie à l'électricité d'ici 2035, à l'exception des autobus articulés qui seront livrés en 2022 et 2023.

Bien que le gouvernement n'ait pas fixé d'objectif de conversion des flottes de véhicules de service vers des versions électriques, la Société entend profiter du remplacement de ses véhicules à essence par des électriques.

La STLévis possède actuellement 5 véhicules entièrement électriques et 2 véhicules hybrides rechargeables.

Une mesure de protection efficace développée à la STLévis



Le contremaître principal de l'entretien, Jocelyn Morissette, au cours des tests de la nouvelle cloison.

Dès le début de la pandémie, la Société a mis des mesures en place pour protéger ses chauffeurs en contact constant avec la clientèle. Dans un premier temps, la Société a rendu obligatoire la montée par la porte arrière des autobus; cependant cette situation était loin d'être idéale et nuisait à l'accessibilité universelle.

L'équipe a rapidement conclu qu'une solution à plus long terme devait être développée. Le concept d'une cloison faite sur mesure pour être installée dans les autobus urbains a donc été étudié par l'équipe. Développée à l'interne avec le service de l'entretien, la cloison de Lexan est à la fois durable, résistante aux vibrations et aux chocs et sécuritaire en cas d'impact.

Le concept a été déployé dans tous les autobus de la flotte de la STLévis et du sous-traitant Autocars des Chutes en moins de 8 semaines. Les autres sociétés de transport ont déployé des cloisons semblables inspirées du concept lévisien dans leurs flottes au cours de l'été 2020.

Conseil d'administration 2017-2021



Mario Fortier
Conseiller municipal
District 1 — Saint-Étienne
Président



Isabelle Demers
Conseillère municipale
District 3 — Villieu
Vice-présidente



Brigitte Duchesneau
Conseillère municipale
District 9 — Saint-Romuald
Membre



Steve Dorval
Conseiller municipal
District 10 — Notre-Dame
Membre



Réjean Lamontagne
Conseiller municipal
District 4 — Saint-Rédempteur
Membre



Michel Turner
Conseiller municipal
District 6 — Breakeyville
Membre



Michel Patry
Membre indépendant



Cindy Morin
Représentante des utilisateurs du
transport adapté



Marjorie Guay
Représentante des utilisateurs du
transport en commun

Jean-François Carrier
Secrétaire

Francine Marcoux
Trésorière

Le Conseil d'administration en chiffres

15

Le nombre de réunions ordinaires et extraordinaires

164

Le nombre de résolutions adoptées

94 %

Le taux d'assiduité des administrateurs (présence aux assemblées ordinaires et extraordinaires)

8

Le nombre de règlements adoptés

4

Règlements d'emprunt totalisant 47 585 000 \$ ont été adoptés

N.B. Ces règlements couvrent le financement de projets d'investissement qui feront l'objet d'une aide financière des gouvernements du Québec et du Canada variant de 75 % à 90 % des dépenses admissibles.

Règlements adoptés

	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de règlements	4	8	6	4	8
Nombre de règlements d'emprunt	3	4	2	2	4
Valeur	8 905 000 \$	8 150 000 \$	2 275 000 \$	10 150 000 \$	47 585 000 \$
Principaux projets	Autobus : 6,1 M\$ A. Garage : 1,5 M\$ Divers : 1 275 M\$	Plans Lagueux : 2,4 M\$ Boul. G- Couture : 3,0 M\$ Préemption : 1 615 M\$ Divers : 1 135 M\$	Boul. G- Couture : 0,5 M\$ Divers : 1 775 M\$	Terrains stationnement inc. : 10 M\$ Électrification : 0,15 M\$	Boul. G- Couture : 41,3 M\$ Billettique : 2,5 M\$

Notons que pour une plus grande transparence tous les ordres du jour et procès-verbaux des assemblées du Conseil d'administration sont publiés sur le site internet de la Société sous l'onglet : STLévis/Conseil d'administration. Il en va de même pour tous les règlements, politiques, budgets, plan d'action, états financiers, guides, etc.

Statistiques opérationnelles

Statistiques d'achalandage

Méthode des ventes — déplacements non liés

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport en commun	3 970 849	4 107 179	4 254 534	4 299 720	4 891 685	2 551 995
Transport adapté	141 515	153 990	161 788	148 984	155 450	69 319
Total	4 112 364	4 261 169	4 416 322	4 448 704	5 047 135	2 621 314

Méthode des validations — déplacements liés

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport en commun	2 312 973	2 424 890	2 514 041	2 574 517	2 657 772	1 411 793
Transport adapté	141 515	153 990	161 788	148 984	155 450	69 319
Total	2 454 488	2 578 880	2 675 829	2 723 501	2 813 222	1 481 112

Offre de service

Service en régie et en sous-traitance

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Heures de service	195 868	196 393	191 385	193 673	197 648	165 755
Nb de parcours (automne)	51	55	58	59	65	72
Nb de départs par jour de semaine (automne)	693	709	695	713	759	729

Statistiques de la flotte d'autobus

Service en régie seulement

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de véhicules	88	88	88	91	95	95
Âge moyen de la flotte (ans)	6,05	5,70	5,99	6,76	7,43	8,43
Véhicules de 10 ans et moins	90 %	97 %	100 %	91 %	84 %	71 %
Kilométrage total	4 674 478	4 776 225	4 563 906	4 558 638	4 589 534	4 039 759
Litres de carburant	2 365 886	2 364 475	2 280 812	2 272 103	2 232 840	1 894 125
Litres par 100 km	50,61	49,51	49,97	49,84	48,65	46,89
Autobus réguliers (l/100 km)	49,82	48,60	48,85	48,73	47,72	46,09
Autobus articulés (l/100 km)	58,12	58,28	60,43	60,93	59,97	60,03

Transport adapté

Admissions

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personnes admises au cours de l'année	440	402	451	415	429	229
Dossiers fermés au cours de l'année	67	35	1560	817	286	265
Nombre de personnes admises au 31 décembre	3019	3386	2277	1875	2018	1972
Nombre d'utilisateurs actifs du service	1501	1341	1252	1253	1237	1122

Statistiques opérationnelles

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de déplacements	141 515	153 990	161 788	148 984	155 450	69 319
Minibus, incluant fourgonnettes et autobus	74 065	78 825	89 478	83 769	81 945	38 558
Taxi	61 104	69 990	64 315	57 451	64 974	25 889
Taxi adapté	6 346	5 175	7 995	7 764	8 531	4 872
Heures de service par semaine	105	105	114	114	114	114
Déplacements hors territoire	13 116	14 151	17 018	13 028	13 160	7 047

Motifs de déplacement

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Travail	32 %	32 %	30 %	31 %	30 %	30 %
Études	8 %	8 %	9 %	10 %	12 %	19 %
Santé	16 %	16 %	16 %	15 %	16 %	19 %
Loisirs	23 %	21 %	20 %	16 %	13 %	14 %
Autres	21 %	23 %	25 %	28 %	29 %	18 %

Grille tarifaire

En vigueur à compter du 1^{er} mars

Laissez-passer	2016	2017	2018	2019	2020
Laissez-passer mensuel adulte	85,60 \$	88,20 \$	90,85 \$	93,60 \$	96,40 \$
Laissez-passer mensuel métropolitain (au 1 ^{er} juillet)	128,50 \$	134,65 \$	137,90 \$	141,20 \$	141,20 \$
Laissez-passer mensuel privilège	62,80 \$	64,70 \$	66,65 \$	68,70 \$	70,80 \$
Laissez-passer métropolitain privilège (au 1 ^{er} juillet)	104,50 \$	106,50 \$	107,25 \$	108,25 \$	108,25 \$
Laissez-passer mensuel aîné	–	–	66,65 \$	68,70 \$	70,80 \$
Laissez-passer métropolitain aîné (au 1 ^{er} juillet)	89,00 \$	93,95 \$	96,80 \$	99,70 \$	99,70 \$
Argent comptant — semaine					
Passage 6 ans et moins	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit
Passage 7 à 12 ans	1,75 \$	1,75 \$	1,75 \$	2,00 \$	2,00 \$
Passage 13 ans et plus	3,25 \$	3,25 \$	3,50 \$	3,50 \$	3,50 \$
Argent comptant – fins de semaine/ÉTÉbus					
6 ans et moins	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit
7 à 23 ans	1,00 \$	1,00 \$	1,00 \$	1,00 \$	1,00 \$
24 ans et plus	2,00 \$	2,00 \$	2,00 \$	2,00 \$	2,00 \$
ÉTÉbus (gratuit pour les 12 ans et moins)		2,00 \$	2,00 \$	2,00 \$	2,00 \$

État de la situation financière

Au 31 décembre 2020

	2020	2019
Actifs financiers		
Encaisse	3 827 689 \$	9 007 \$
Débiteurs	1 313 699	1 614 420
Subventions à recevoir	21 125 276	25 848 258
Actif au titre des avantages sociaux futurs	37 800	41 700
	<u>26 304 464</u>	<u>27 513 385</u>
Passifs		
Emprunts temporaires	1 580 488	7 069 971
Créditeurs et frais courus	4 211 161	4 516 526
Revenus reportés	4 249 300	187 027
Dette à long terme	29 751 605	32 079 519
	<u>39 792 554</u>	<u>43 853 043</u>
Dette nette	<u>(13 488 090)</u>	<u>(16 339 658)</u>
Actifs non financiers		
Immobilisations	63 222 884	66 046 448
Stocks de fournitures, pièces et accessoires	341 792	283 277
Autres actifs non financiers	265 239	179 958
	<u>63 829 915</u>	<u>66 509 683</u>
Excédent accumulé	<u>50 341 825</u> \$	<u>50 170 025</u> \$
Composition		
Excédent de fonctionnement non affecté	2 074 674 \$	955 594 \$
Fonds réservés	40 057	143 085
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(18 090)	(13 810)
Financement des investissements en cours	(756 617)	(2 216 025)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	49 001 801	51 301 181
	<u>50 341 825</u> \$	<u>50 170 025</u> \$

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2020

	Budget 2020	Réel 2020	Réel 2019
Revenus			
Transport régulier (annexe)	26 869 753	\$ 24 400 189	\$ 26 719 071
Transport adapté (annexe)	3 237 631	3 154 784	3 109 873
	<u>30 107 384</u>	<u>27 554 973</u>	<u>29 828 944</u>
Charges			
Transport régulier (annexe)	29 265 420	26 376 667	27 266 764
Transport adapté (annexe)	3 237 631	2 550 001	3 183 768
	<u>32 503 051</u>	<u>28 926 668</u>	<u>30 450 532</u>
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	<u>(2 395 667)</u>	<u>(1 371 695)</u>	<u>(621 588)</u>
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	5 325 000	5 360 000	5 076 035
Produit de cession	-	29 245	6 900
Gain sur cession	-	(1 300)	(4 416)
	<u>5 325 000</u>	<u>5 387 945</u>	<u>5 078 519</u>
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	61 800	45 053	24 197
Remboursement de la dette à long terme	(2 978 532)	(2 978 526)	(2 815 564)
	<u>(2 916 732)</u>	<u>(2 933 473)</u>	<u>(2 791 367)</u>
Affectations			
Activités d'investissement	(30 000)	(90 283)	(22 051)
Fonds réservés			
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	48 745	143 085	-
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir			
Financement des activités de fonctionnement	(31 346)	(16 499)	22 903
	<u>(12 601)</u>	<u>36 303</u>	<u>852</u>
	<u>2 395 667</u>	<u>2 490 775</u>	<u>2 288 004</u>
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	<u>-</u>	<u>\$ 1 119 080</u>	<u>\$ 1 666 416</u>

Annexe — Transport régulier

Revenus

	Budget 2020		Réel 2020		Réel 2019	
Contribution de la Ville de Lévis	11 708 934	\$	11 708 934	\$	11 658 934	\$
Revenus des usagers ¹	8 759 056		5 082 983		8 044 216	
Subventions du gouvernement du Québec	5 899 298		7 161 984		6 505 806	
Autres revenus	502 465		446 288		510 115	
	<u>26 869 753</u>	\$	<u>24 400 189</u>	\$	<u>26 719 071</u>	\$

¹ Inclut les compensations du MTQ et CMQ pour les titres métropolitains

Charges

Salaires et avantages sociaux						
Chauffeurs	8 325 056	\$	7 635 528	\$	7 887 247	\$
Entretien	2 038 713		1 992 156		1 793 932	
Exploitation, administration et autres	2 904 944		2 705 768		2 661 126	
Contrats de transport	3 467 439		2 733 190		3 296 761	
Carburant	2 246 757		1 298 004		2 032 329	
Autres dépenses d'exploitation	4 030 924		3 832 355		3 577 869	
Frais financiers	926 587		819 666		941 465	
Amortissement des immobilisations	5 325 000		5 360 000		5 076 035	
	<u>29 265 420</u>	\$	<u>26 376 667</u>	\$	<u>27 266 764</u>	\$

Annexe — Transport adapté

Revenus

	Budget 2020		Réel 2020		Réel 2019
Subvention du gouvernement du Québec	2 009 782	\$	2 079 204	\$	2 091 291
Contribution de la Ville de Lévis	814 562		814 562		614 562
Revenus des usagers	324 658		172 389		317 972
Contribution d'une autre municipalité	88 629		88 629		86 048
	<u>3 237 631</u>	\$	<u>3 154 784</u>	\$	<u>3 109 873</u>

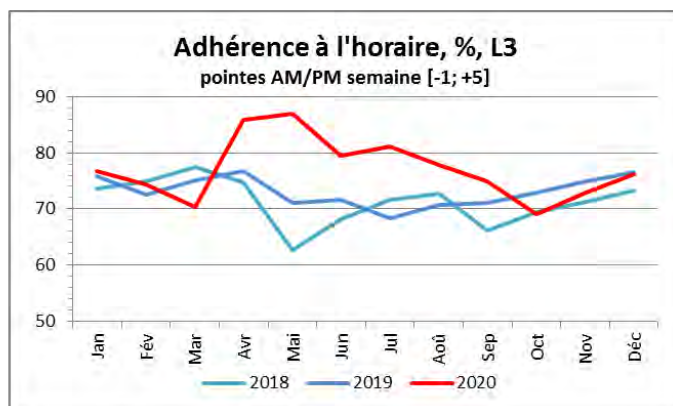
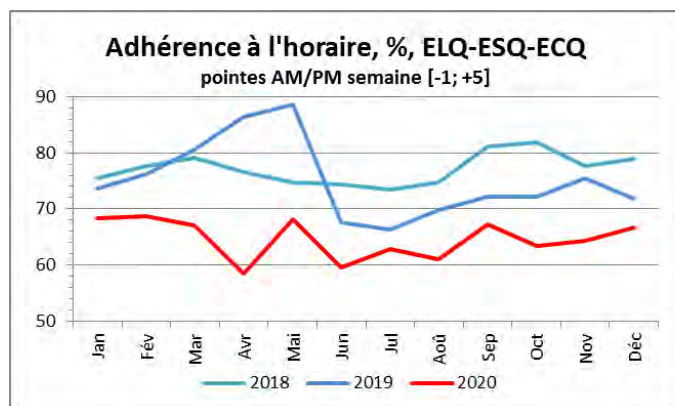
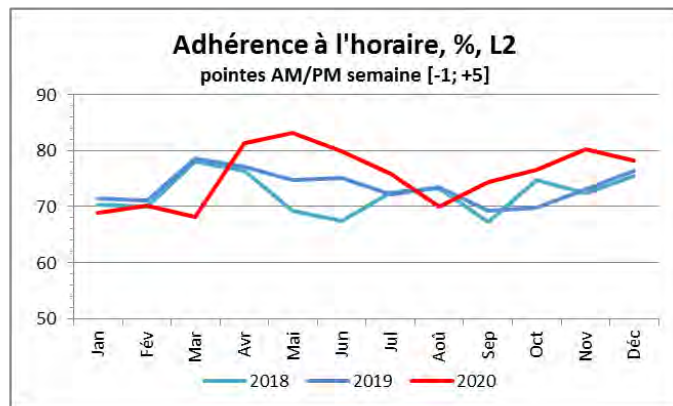
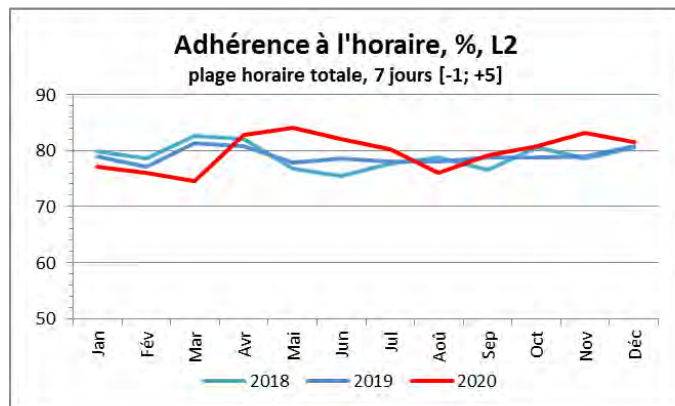
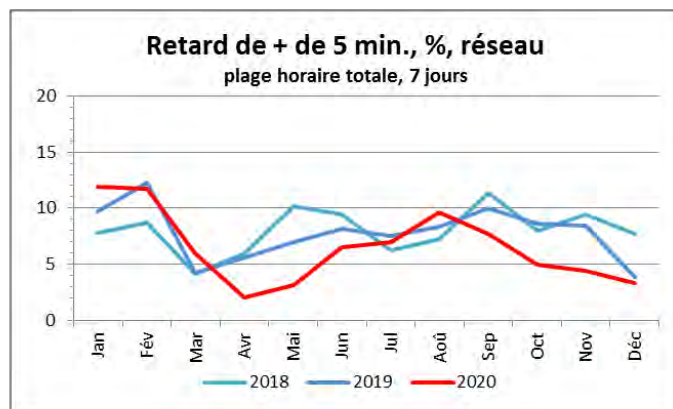
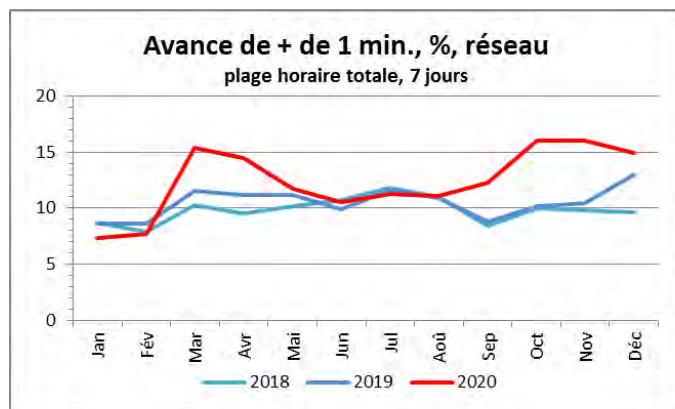
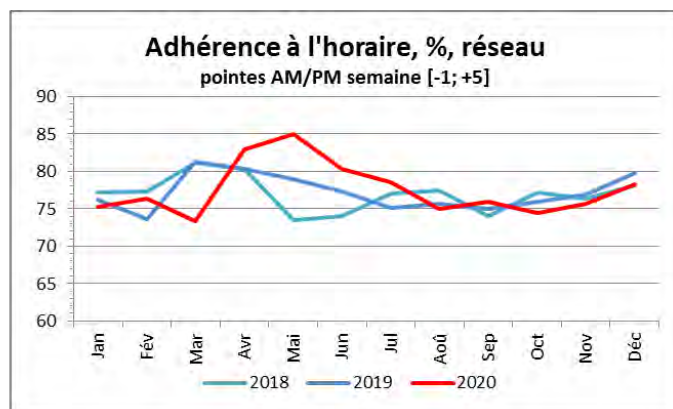
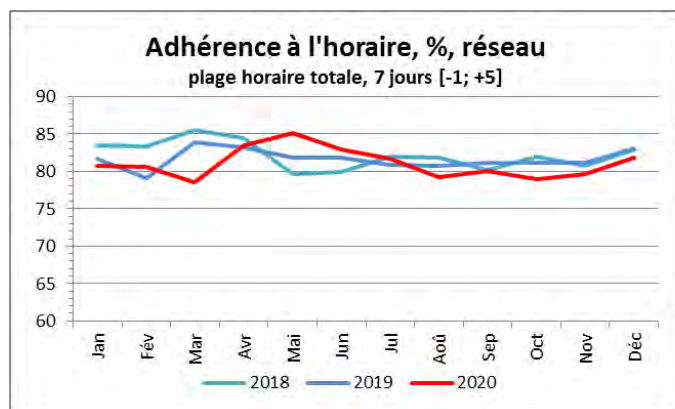
Charges

Contrats de transport	2 737 856	\$	2 145 233	\$	2 836 158	\$
Salaires et avantages sociaux	336 198		332 747		311 097	
Autres	163 577		72 021		36 513	
	<u>3 237 631</u>	\$	<u>2 550 001</u>	\$	<u>3 183 768</u>	\$

Les états financiers audités de la Société sont disponibles dans leur intégralité en cliquant sur le lien suivant :

- [États financiers pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020](#)

Statistiques d'adhérence à l'horaire





Société de transport de Lévis

1100, rue Saint-Omer
Lévis (Québec) G6V 6N4

Téléphone (24h/24, 7j/7)
418 837-2401

stlevis.ca