

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2015



TRANSPORT COLLECTIF
RÉSEAU

ENVIRONNEMENT

TRANSPORT ADAPTÉ



**Société de
transport
de Lévis**

Coordination, rédaction et mise en page : Claude Boucher
Couverture et design graphique: Curcuma design graphique

Avec la collaboration de l'ensemble des services et
directions de la Société de transport de Lévis

© 2016, Société de transport de Lévis
Reproduction autorisée avec mention de la source

Dépôt légal – 4^e trimestre 2016
Bibliothèque et archives nationales du Québec
ISBN 978-2-9815040-4-3 (PDF)

Dans le cadre des initiatives que déploie la Société afin de réduire sa consommation de papier,
il est à noter que le présent rapport d'activités est uniquement disponible en format électronique.

*Dans le présent document, le générique masculin est utilisé sans aucune discrimination,
uniquement dans le but d'alléger le texte.*

1^{re} édition

Table des matières

Mission, vision et valeurs.....	4
Mot du directeur général.....	5
Plan stratégique.....	7
Nos activités en 2015	9
Achalandage et kilométrage en hausse.....	9
Expansion du transport intégré.....	9
Lancement du nouveau réseau dans l'ouest du territoire.....	10
Nouveau planificateur d'itinéraire	11
Campagnes d'information	11
Terminus de la traverse.....	12
La STLévis fait un premier essai d'un autobus électrique.....	13
Des écrivains locaux invitent la culture à bord du Lévisien 2.....	13
Une carrière bien remplie au transport adapté.....	13
Le prix du Président 2015 remis aux artisans de la mise en place du SAEIV	13
Entente avec Québecor Média Affichage.....	14
OPUS, la clé de l'autopartage.....	14
Direction SRB.....	15
Accessibilité universelle	17
2015 en chiffres.....	19
Gouvernance	21
Résultats financiers.....	22
Carte du réseau 2015	25



Notre mission

Comme le stipule l'article 3 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., 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 la Ville de Lévis et hors de celle-ci, lorsque requis. Au quotidien, la STLévis vise à offrir à tous les citoyens de Lévis, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, des services de transport collectif performants, abordables, fiables, accessibles, sécuritaires et confortables. L'article 172 de cette loi prévoit également que la Société offre un service de transport dans la municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon.

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.*

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.

Mot du président et du directeur général

L'année 2015 marque une étape importante dans le développement du transport collectif dans notre ville. Pour la première fois de son histoire, la Société de transport de Lévis s'est dotée d'un plan stratégique de développement du transport en commun à Lévis.



*Michel Patry
Président du CA*



*Jean-François Carrier
Directeur général*

Fruit de plus d'un an de travail, le plan stratégique 2015-2024 précise notre vision de l'avenir du transport collectif à Lévis et les orientations de la Société pour les 10 prochaines années. Il comprend une analyse du développement futur et des grandes tendances socio-économiques qui ont marqué le développement de la Ville de Lévis et dresse le portrait de la mobilité à Lévis.

Le plan fixe aussi des priorités d'action et des objectifs mesurables d'augmentation de l'achalandage, de développement des services et de la couverture des territoires. Il intègre aussi les principales orientations municipales et régionales d'organisation du territoire et de développement des transports collectifs dans une perspective de développement durable.

L'année qui se termine marque aussi le début d'un projet d'avenir emballant dans la région métropolitaine de la capitale. Les résultats de l'étude de faisabilité tramway/SRB tracent la voie d'un développement à long terme d'un réseau de transport en commun encore plus performant pour la Ville de Lévis et l'agglomération de Québec, qui facilitera la mobilité des personnes, stimulera le développement économique et structurera le développement urbain le long des axes urbains majeurs.

Le plan stratégique s'ajoute au Plan d'accessibilité universelle, que la Société a adopté à la fin de 2014 et dont la mise en œuvre a commencé cette année.

Au cours des 12 derniers mois, la Société a poursuivi le développement de ses activités, la simplification de son réseau, l'amélioration du niveau de service et le développement de ses infrastructures au bénéfice des citoyens. Certains changements sont plus visibles que d'autres.

Nous avons procédé à la réorganisation complète des parcours dans l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest en juin. Les améliorations apportées au service se sont traduites par une régularisation des fréquences des différents parcours opérant dans les secteurs de Saint-Nicolas, Bernières et Saint-Rédempteur et d'une amélioration de la flexibilité de notre réseau pour la clientèle qui utilise nos services pour se rendre dans le centre-ville de Québec, à Sainte-Foy ou vers la partie est de la ville de Lévis, une desserte d'importance stratégique pour la Société. À cet égard, les résultats sont à la hauteur de nos attentes.

En août, la Société a entrepris les travaux d'aménagement du nouveau terminus de la Traverse, un projet réalisé dans le cadre d'un important partenariat avec la Ville de Lévis

« L'année qui se termine marque aussi le début d'un projet d'avenir emballant dans la région métropolitaine de la capitale. Les résultats de l'étude de faisabilité tramway/SRB tracent la voie d'un développement à long terme d'un réseau de transport en commun encore plus performant pour la Ville de Lévis et l'agglomération de Québec. »

et la Société des traversiers du Québec, visant la réhabilitation du secteur du quai Paquet. Cet aménagement permettra aux citoyens de Lévis de profiter pleinement de ce site remarquable, qui est appelé à devenir un pôle d'animation majeur au cours des prochaines années

L'année 2015 s'est conclue avec une augmentation de l'achalandage de l'ordre de 0,67 %, dans un contexte où la plupart des sociétés de transport au Québec et ailleurs en Amérique du Nord enregistrent des baisses liées à l'évolution de la démographie et des conditions économiques.

Une partie de la hausse d'achalandage a été enregistrée grâce au lancement d'une série de nouveaux parcours intégrés à la rentrée de l'automne. Il s'agit de parcours ouverts à l'ensemble des voyageurs, mais conçus afin de faciliter les déplacements des élèves des institutions d'enseignement du territoire. Le succès de ces nouveaux parcours démontre la capacité de la Société à développer des partenariats gagnant-gagnant avec le milieu tout en initiant les adolescents à la pratique de la mobilité durable.

L'augmentation de l'affluence du transport adapté représente toujours un défi pour la Société en 2015. Le vieillissement général de la population au Québec contribue à augmenter le nombre d'utilisateurs et de déplacements réalisés à un rythme avoisinant les 10 % par année. Malgré les efforts de la Ville de Lévis, qui a augmenté de manière significative le financement qu'elle accorde à ce service essentiel, la Société espère que le gouvernement du Québec pourra, à son tour, ajuster le tir dans les années à venir.

Par ailleurs, nous avons poursuivi la mise en œuvre des recommandations soumises par le Vérificateur général de la Ville de Lévis en 2014 au sujet de la planification et de la gestion des opérations financières de la Société.

La publication du plan stratégique et d'un cadre financier sur 10 ans s'inscrit dans le cadre des éléments prioritaires, tout comme la mise en place d'un nouveau progiciel de gestion intégré (ERP), qui est pleinement opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2016. Ce nouveau système comptable nous permettra d'assurer une meilleure planification des ressources de l'entreprise et un suivi budgétaire rigoureux.

Les succès de l'année 2015 n'auraient été possibles sans la contribution essentielle de notre équipe – conducteurs, superviseurs, mécaniciens, préposés au service, agents du service à la clientèle et membres du personnel professionnel, technique et administratif. Les succès de notre organisation reposent en grande partie sur la passion, le dynamisme et l'engagement quotidien de tous les membres du personnel à fournir des services performants, abordables, fiables, accessibles, sécuritaires et confortables.

Merci à nos clients et partenaires, la Ville de Lévis et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, qui ont soutenu nos efforts de développement du transport collectif à Lévis. Merci enfin à notre clientèle, qui constitue notre raison d'être.



PLAN STRATÉGIQUE

Le président de la Société, Michel Patry, et le maire Gilles Lehouillier, ont rendu public le Plan stratégique 2015-2024 de développement du transport en commun le 12 novembre dernier.

Le plan stratégique 2015-2024 offre une vision d'avenir et annonce les grandes orientations du développement du transport en commun sur le territoire de la Ville de Lévis.

Ce premier plan stratégique de développement du transport en commun à Lévis s'articule autour d'un objectif d'augmentation de 24 % de l'achalandage dans les dix prochaines années et du rôle accru qu'entend prendre la STLévis en tant qu'acteur engagé dans la mobilité durable à l'échelle locale et régionale.

Après avoir été adopté par le conseil d'administration au cours de sa séance du 28 juin, le plan stratégique a été rendu public au cours d'une conférence de presse en présence du maire Gilles Lehouillier.

D'entrée de jeu, le document dresse plusieurs constats. Le développement du territoire, les enjeux environnementaux, économiques et sociaux auxquels la ville fait face nécessitent un renouvellement de la vision du transport public à Lévis.

Pour parvenir à ses objectifs, le plan vise à développer, optimiser et intégrer une offre de service plus attrayante et com-

pétitive, à améliorer l'expérience client et à placer le développement durable au cœur de ses préoccupations.

Priorité aux lignes Lévisien

Le plan stratégique 2015-2024 rappelle que le développement du service Lévisien constitue la priorité numéro 1 de la STLévis. Les lignes Lévisien 1, 2 et 3 constituent le cœur du réseau et feront l'objet d'une attention particulière afin d'améliorer les fréquences et l'amplitude de ce service.

Ces lignes forment la base du service rapide par bus (SRB) qui est présentement à l'étude par les villes de Québec et de Lévis et les deux sociétés de transport de la région métropolitaine.

Dans les prochaines années, le déploiement du réseau mis en place depuis 2011 se poursuivra dans les différents secteurs de la ville, en fonction de l'évolution des besoins.

« Notre principal objectif pour les dix prochaines années sera l'accroissement de l'achalandage et de la part modale du transport collectif à Lévis. »

Améliorer la qualité du service

Le plan stratégique énonce aussi la volonté de la Société de bonifier ses processus et ses pratiques afin d'améliorer la qualité de sa prestation de service et l'information qu'elle communique au public à toutes les étapes de la chaîne de déplacement.

La mise en place du système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) permettra de mieux connaître les besoins de la clientèle et permettra d'ajuster le service afin de rendre plus ponctuel et plus fiable.

Par ailleurs, le plan stratégique annonce que la Société redoublera d'efforts pour recruter de nouvelles clientèles en offrant une offre ciblée vers certains segments de marché. Des efforts seront consentis afin d'améliorer l'achat des titres de transport et la Société explorera avec ses partenaires différentes options pour faciliter le paiement électronique.

Enfin, le Plan annonce que la STLévis s'engage à collaborer davantage avec les différents partenaires du milieu, à l'échelle locale et régionale afin d'améliorer la fluidité des déplacements dans la région métropolitaine de Québec.

Des moyens financiers nécessaires pour assurer le développement du transport collectif

Faisant suite à une recommandation du Vérificateur général de la Ville de Lévis, la Société a publié un cadre financier pour les 10 prochaines années, tant pour les budgets d'opération que d'immobilisations.

Afin d'atteindre les objectifs fixés dans le plan stratégique, la STLévis prévoit des investissements totaux de près de 67 M\$, dont près de 54 M\$ pourront être subventionnés par le MTQ.

La plus grande partie des investissements sera requise pour assurer le renouvellement de la flotte d'autobus l'aménagement de voies réservées au transport en commun, l'ouverture de stationnements incitatifs et la construction d'un nouveau centre de transport dans l'ouest du territoire, sur un terrain attenant au terminus Lagueux.

Le plan prévoit que le budget de fonctionnement de la STLévis, qui est de 26 M\$ en 2015, passera à 35 M\$ en 2024, soit une augmentation moyenne de 4 % par année. De l'équilibre budgétaire en 2015, il se créera un manque à gagner annuel à partir de 2017 variant de 103 k\$ à 541 k\$ jusqu'en 2023, dépendamment des variations du service de dette entraîné par les investissements des années antérieures et d'autres facteurs et dans la mesure où le dossier du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun est réglé.

La Société entend être proactive afin d'améliorer l'efficacité de ses services et de sa gestion des fonds provenant du public et de sa clientèle, tout en cherchant à augmenter ses revenus autonomes.



NOS ACTIVITÉS

Les 88 autobus de la STLévis ont parcouru plus de 4,67 millions de kilomètres en 2015, un record.

La Société a poursuivi la consolidation de son réseau en 2015. Des efforts ont été consacrés au développement des services dans l'ouest de la ville, qui connaît une forte croissance.

Achalandage et kilométrage en hausse

L'achalandage du transport urbain de la STLévis est en hausse pour une deuxième année consécutive. La progression du transport régulier a progressé d'environ 20 000 passagers pour se chiffrer à 3,97 millions de déplacements totaux en 2015, en incluant les déplacements effectués à bord des véhicules de notre partenaire Autocars des Chutes.

Les 88 autobus de la flotte de la Société opérés en régie ont parcouru un niveau record de 4 674 478 km en 2015, soit presque 117 fois la circonférence de la terre à l'Équateur.

Expansion du transport intégré

Des centaines d'adolescents supplémentaires empruntent les autobus de la STLévis afin de se rendre de leur domicile à leur école secondaire depuis la rentrée d'automne 2015. La Commission scolaire des Navigateurs et trois écoles privées du territoire, le Juvénat Notre-Dame, le Collège de Lévis et l'École Marcelle-Mallet, nous ont renouvelé leur confiance

en nous confiant le transport de près de 1 200 élèves du secondaire.

Cet afflux de clientèle a permis à la Société de lancer de nouvelles dessertes, qui sont maintenant offertes au départ de Bernières, de Saint-Nicolas et de Saint-Rédempteur à destination de Saint-Romuald et du Vieux-Lévis. D'autres dessertes intégrées permettent aux élèves des autres quartiers de la ville de se rendre à leur lieu d'étude, alors qu'une partie de la clientèle emprunte les parcours réguliers du réseau.

Les élèves du secondaire qui sont détenteurs d'un laissez-passer personnalisé sur support OPUS ont l'option de prendre les parcours réguliers de la Société pour se rendre à l'école, en revenir ou pour leurs déplacements personnels, et ce, 7 jours par semaine durant l'année scolaire.

Rappelons que les lignes de transport intégré sont des circuits basés sur les parcours réguliers du réseau, mais qui sont en service sur des plages horaires compatibles avec l'entrée et la sortie des élèves du secondaire. Les parcours du transport intégré de la STLévis sont ouverts à l'ensemble

des voyageurs et les horaires sont publiés dans le site web de la Société.

Lancement du nouveau réseau dans l'ouest du territoire

Le 23 juin dernier, la Société mettait en place son nouveau réseau dans l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière Ouest.

La mise en place du nouveau réseau a entraîné des changements majeurs dans les mouvements des autobus à Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon.

Plutôt que d'effectuer des départs à des fréquences irrégulières, les lignes opérées en régie par la Société et celles qui sont exploitées par Autocars des Chutes sont plus coordonnées, permettant des augmentations du nombre de passages et simplifiant la gestion des correspondances au parc relais bus des Rivières, véritable plaque tournante du transport en commun pour tout l'ouest de la ville.

La réorganisation a aussi permis d'offrir un plus grand nombre de choix d'heures de départ en période de pointe à destination de Sainte-Foy et du reste de la Ville de Lévis aux

citoyens qui ne sont pas directement desservis par les parcours Lévisien 1 et 3.

Les parcours vers le centre-ville de Québec ont par ailleurs été réorganisés pour harmoniser leurs arrêts avec les parcours effectuant la même desserte à partir des quartiers Lauzon, Saint-Jean-Chrysostome et Charny. La création de l'Express Ouest Québec centre-ville (EOQ) en remplacement des parcours 10E, 20E et 30E a permis de réaffecter des autobus qui peuvent maintenant assurer des départs aux 30 minutes.

Le lancement de cette 2^e phase est une étape supplémentaire dans le plan d'évolution des services de transport urbain mis en place depuis quelques années.

Une variante allongée du parcours EOQ au départ de Saint-Étienne-de-Lauzon est aussi en service, permettant aux voyageurs de profiter des 100 places du stationnement incitatif au terminus Lagueux.

De plus, la vingtaine d'autobus de notre partenaire a été équipée avec les modules de communication du système d'aide à l'exploitation, ce qui permet maintenant aux différents services de la STLévis de connaître la position de tous les autobus sur le territoire en temps réel. Le déploiement de ces modules et des consoles permettent maintenant aux conducteurs de connaître leur adhérence à l'horaire planifié du service.

Le lancement de cette deuxième phase du nouveau réseau est une étape supplémentaire dans le plan d'évolution des services de transport urbain de la société mis en place depuis quelques années.

Cette nouvelle étape avait été précédée en 2011 par le lancement des parcours Lévisien 1, 2 et 3 et par le remplacement d'une dizaine de parcours par quatre nouvelles lignes dans l'arrondissement Desjardins en 2014.

Haut : La mise en place du réseau de l'ouest a été annoncée au cours d'un point de presse le 23 septembre.

Bas : Le terminus Lagueux offre un stationnement incitatif bien aménagé pour une centaine de voitures, près de la sortie 305 de l'autoroute 20. Il est desservi par les parcours L1, L3 et EOQ.



Nouveau planificateur d'itinéraire

Après le lancement réussi du nouveau site web, au printemps 2014, la Société a poursuivi ses efforts afin de rejoindre sa clientèle en profitant des opportunités offertes par les nouvelles technologies.

En 2015, la Société a mis en place un planificateur d'itinéraire qui permet maintenant au client de déterminer un itinéraire optimal entre son lieu de départ et sa destination.

Lancé en octobre, le planificateur d'itinéraire a connu un succès immédiat auprès de la clientèle avec plus de 16 000 utilisations au cours des deux mois complets de disponibilité. Le calculateur d'itinéraire est basé sur la plateforme technologique Google Maps, ce qui la rend facile d'utilisation pour un grand nombre d'internautes.

Le lancement du planificateur d'itinéraire s'est accompagné en 2015 de la décision de la Société de rendre accessible l'information sur les horaires et son réseau sous licence libre, ce qui permet aux développeurs informatiques d'intégrer cette base d'information dans des logiciels.

Cette décision a rapidement porté fruit, puisque les données de la STLévis ont été reprises dans plusieurs applications. La plus connue est l'application Transit, disponible sur plateformes Android et IOS.

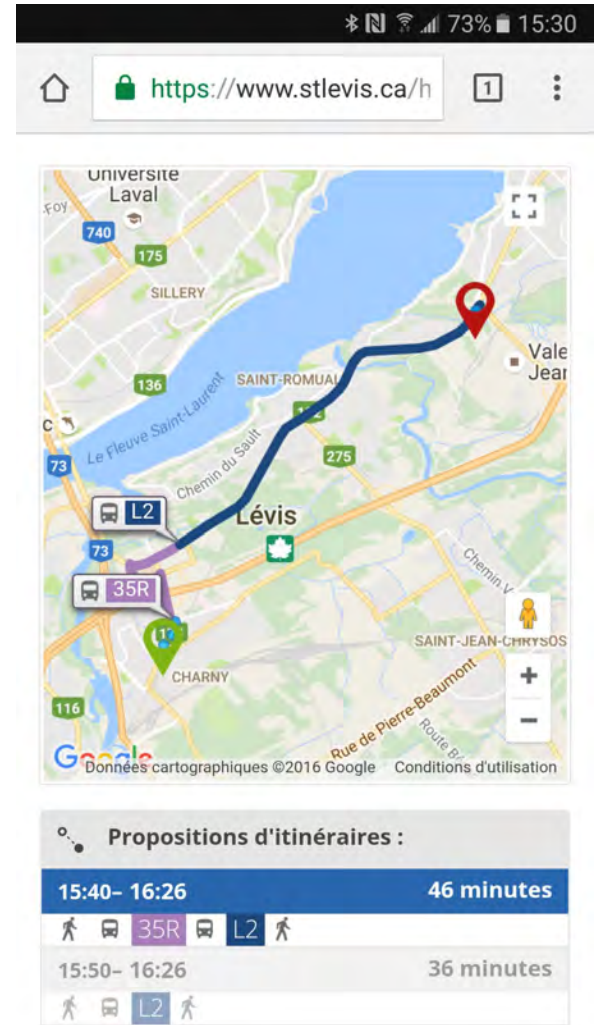
La populaire application permet à l'utilisateur d'utiliser facilement les réseaux de transport en commun de plus de 125 régions métropolitaines dans le monde, de Lévis à San Francisco et de Melbourne à Nairobi, en passant par Londres, Rome, Paris et New York, entre autres.

Par ailleurs, le succès du site web ne se dément pas après 18 mois d'opération. Quelque 26 500 utilisateurs uniques ont consulté le site en moyenne à chaque mois au cours de l'année 2015. Il est à noter la progression fulgurante de l'utilisation des appareils mobiles — téléphones intelligents et tablettes — pour consulter le site de la STLévis. La proportion de consultation par ces types d'appareils est passée de 61 à 71% au cours des 12 derniers mois.

Campagnes d'information

Le lancement du nouveau réseau dans l'ouest du territoire s'est accompagné d'une série d'initiatives destinées à le faire connaître. La campagne « une combinaison gagnante » a été affichée sur les autobus et sur les abribus de l'ouest de la ville en mai et juin. Elle a été suivie par la présence assidue des préposées du service à la clientèle au parc-relais bus des Rivières pendant plus de six semaines, en juin et durant la période de la rentrée scolaire.

Dans le secteur de Saint-Étienne-de-Lauzon, la Société a deux distributions massives de documents d'information sur les parcours Lévisien 1, Lévisien 3 et EOQ qui ont été accrochés aux portes de plus de 3 000 résidences du secteur en septembre. Les feuillets d'information étaient accompagnés d'une carte à puce donnant droit à deux passages gratuits à bord des autobus de la Société.



Le planificateur d'itinéraire intégré au site web de la Société a été lancé en octobre. Parfaitement compatible avec les appareils mobiles, le service a connu beaucoup de succès dès ses premiers mois d'opération.



FAITS POUR DURER

Commencés en août, les travaux de construction du terminus de la Traverse s'inscrivent dans le cadre d'un projet de réaménagement du quai Paquet et de la nouvelle gare fluviale de Lévis.

Terminus de la Traverse

Les travaux de construction de quatre quais permanents au terminus de la Traverse ont commencé en août. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'un vaste projet de réaménagement du quai Paquet et de la nouvelle gare fluviale, entrepris par la Ville de Lévis et la Société des traversiers du Québec.

Les stations de la traverse se démarqueront dans le paysage comme si l'histoire et le paysage du fleuve et de Lévis avaient élu domicile sur les berges.

Conçus par les architectes de Groupe/A et les ingénieurs de Stantec, les stations de la traverse s'inspirent du Fleuve et de la navigation. La coque structurale en bois lamellé-collé rappelle les techniques de construction des coques de bateau en bois qui ont parcouru pendant près de trois siècles et parcourent encore aujourd'hui le Saint-Laurent. Tout comme les bateaux en bois, la technique du pontage structural en bois permet de valoriser ce matériau durable en l'utilisant à la fois comme élément de structure et de finition. Souple et versatile, le bois offre des possibilités formelles presque infinies lorsque soutenues par une structure secondaire.

Dans le cadre des stations de la traverse, l'acier est utilisé pour sa versatilité, sa très faible nécessité d'entretien et ses qualités structurales indéniables. La surface externe de la peau est recouverte de tôle métallique en acier blanc, rappelant ainsi les glaces et les embâcles du fleuve Saint-Laurent.

Bien que sa fonction première étant utilitaire ou de transit, le secteur de la traverse incite à la détente et la contemplation. Il y a donc beaucoup de transparence dans les panneaux verticaux qui sont principalement en verre afin de conserver les vues vers le Fleuve, le parc, la falaise et les différents panoramas qu'offre le site. Les abris procurent donc aux usagers une étape de transition entre la traverse, et les autobus, plus rapide et utilitaires, ou vice-versa.

Un afficheur numérique interactif et des cadres publicitaires viendront s'imbriquer dans les structures et permettront la diffusion d'informations à nos usagers et aux personnes qui circuleront sur cet espace entièrement renouvelé et actuel.

Ce projet de 900 000 \$ a reçu un appui financier à une hauteur de 75%, provenant du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), du ministère des Transports du Québec. Il sera complété en 2016.

La STLévis fait un premier essai d'un autobus électrique

La Société a indiqué dans le Plan stratégique qu'elle entendait être prête à faire la transition vers l'électrification des transports que souhaite le gouvernement du Québec d'ici une quinzaine d'années.

En août dernier, le manufacturier chinois BYD est venu présenter à Lévis son premier modèle d'autobus urbain de 12 m complètement électrique destiné au marché nord-américain. Le véhicule, qui est assemblé en Californie, offre une autonomie d'environ 300 km, grâce à des batteries au lithium fer-phosphate, une technologie développée depuis plusieurs années par Hydro-Québec.

Le personnel de la Société a pu se familiariser avec ce véhicule et effectuer un court essai routier dans les rues de Lévis. La STLévis poursuit sa vigie technologique et d'autres essais auront lieu au cours des prochaines années.



Des écrivains locaux invitent la culture à bord du Lévisien 2

Des clients du Lévisien 2 ont eu toute une surprise le 24 avril alors que quatre jeunes écrivains de la région de Lévis et de Québec ont marqué de manière spéciale la Journée mondiale du livre et du droit d'auteur.

À l'instigation de l'écrivaine lévisienne Mélissa Verreault, les auteurs sont montés à bord d'un autobus pour y lire à voix haute un court extrait de leur propre livre.

Outre M^{me} Verreault, les auteurs Valérie Harvey et Danny Émond de Lévis ainsi que Simon Lambert de Québec ont participé à cette initiative audacieuse et originale.



Une carrière bien remplie au transport adapté

En 2015, la Société a célébré la carrière de plusieurs de ses employés qui ont choisi de prendre leur retraite après avoir consacré de longues années au service du public.

Louise Labbé, répartitrice au transport adapté, a pris une retraite bien méritée en mai après plus de deux décennies à organiser les déplacements de la clientèle handicapée de Lévis. Entrée au service de la Société lors du regroupement des différents organismes municipaux et intermunicipaux de transport de la région au sein de la STLévis en 2002, Louise a constitué un atout indéniable pour le service en raison de son expérience, de sa grande connaissance du milieu, de son empathie et de sa gentillesse.



Haut: Mario Dumont, chauffeur-instructeur, et Stéphane Roy, superviseur, inspectent le poste de conduite d'un autobus électrique que le manufacturier BYD est venu présenter à Lévis en août.

Milieu: les auteurs locaux Valérie Harvey, Simon Lambert, Mélissa Verreault et Danny Émond partagent leur goût de la littérature à bord d'un autobus de la STLévis en avril.

Bas: Le coordonnateur du transport adapté, Benoît Blais, se joint au président, Michel Patry et au directeur général, Jean-François Carrier, pour célébrer la carrière de Louise Labbé, qui a pris sa retraite en 2015 après plus de 20 ans de service.

Le prix du Président 2015 remis aux artisans de la mise en place du SAEIV



Le Président de la Société, Michel Patry a remis le prix du Président 2015 lors du Gala de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), qui se déroulait le 15 octobre au Séminaire de Québec.

Cette année, les récipiendaires sont Stéphane Roy et Mario Dumas (absent), superviseurs à la Direction de l'Exploitation et à Julie Sauvé et Michaël Jacques, agents de planification pour leur contribution exceptionnelle à la mise en place du système d'aide à l'exploitation et d'information

aux voyageurs (SAEIV), qui gère les mouvements de l'ensemble de la flotte au quotidien.

Cette petite équipe a développé une expertise qui a permis de configurer et d'implanter ce système complexe pour qu'il réponde aux besoins de la Société. Ils ont ensuite transmis leurs nouvelles connaissances aux collègues, multiplié les astuces afin de trouver des solutions aux problèmes qui ont surgi de temps à autre, comme dans n'importe quel projet de cette envergure.

Entente avec Québecor Média Affichage

En février, la Société et Québecor Média Affichage ont signé une entente de gestion et d'exploitation publicitaire. L'entente de 10 ans prévoit notamment que Québecor Média Affichage sera responsable de l'affichage publicitaire sur les abribus et les autobus afin d'offrir une visibilité optimale aux annonceurs, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des véhicules.

De plus, ce partenaire installera des nouveaux panneaux-réclame interactifs à diodes électroluminescentes (DEL) à des endroits stratégiques du réseau qui s'ajouteront aux faces publicitaires rétroéclairées déjà existantes.

OPUS, la clé de l'autopartage

Depuis l'automne 2015, les détenteurs d'une carte OPUS de la STLévis peuvent désormais enregistrer le numéro de leur carte pour accéder aux différents services de l'entreprise d'autopartage Communauto.

Le consortium OPUS et l'entreprise d'autopartage ont signé un protocole d'entente permettant d'utiliser les cartes à puce émises par la STLévis et les autres sociétés de transport participantes comme preuve d'identification afin de déverrouiller et de désarmer les voitures du service de réservation et celles des voitures en libre-service *Auto-mobile*, disponibles à Québec et à Montréal. Ce projet est réalisé à coût nul pour la STLévis.



Le maire de Lévis, Gilles Lehouillier, et le maire de Québec, Régis Labeaume, ont annoncé le 2 mars que les deux villes ont retenu l'option d'un service rapide par bus (SRB) pour relier les grands pôles d'activité des deux rives du Saint-Laurent par un système de transport en commun performant et attractif.

En optant pour un service rapide par bus parmi les solutions analysées dans l'étude de faisabilité tramway/SRB, les maires de Québec et de Lévis font un choix éclairé et pragmatique qui respecte la capacité de payer des gouvernements.

Des quatre recommandations formulées dans l'étude, celle qui retient le plus l'attention privilégie donc la mise en place d'un service rapide par bus.

Ce système de transport, comparable au tramway sur plusieurs aspects, comporte également l'avantage d'être moins coûteux. Performant, confortable, souple et respec-

tueux de l'environnement, le service rapide par bus offre également la possibilité d'être mis en œuvre par phase. Son implantation pourra être envisagée de manière évolutive, faisant en sorte qu'il puisse être transformé en tramway quand la demande aura dépassé sa capacité, vers 2041.

À Lévis, le SRB emprunterait partiellement le corridor actuellement desservi par les parcours Lévisien 2 et Lévisien 3.

Rappelons que le Plan de mobilité durable, adopté en 2011, recommandait la mise en place d'un système de transport en commun structurant dans le but de répondre aux préoccupations liées à l'intensification des déplacements sur le



réseau routier provoqué par l'augmentation prévue de la population.

L'étude de faisabilité confirme l'hypothèse selon laquelle un réseau structurant de transport en commun aura une influence marquée sur la localisation de la croissance de nos villes, notamment en ce qui concerne les emplois et le logement de haute densité. Ce réseau orientera le développement urbain le long de son corridor permettant ainsi un transfert modal important. De plus, le projet de SRB aura pour effet de renforcer les synergies entre Lévis et la capitale, ce qui permettra aux deux villes à préserver le caractère prospère et attrayant de la région métropolitaine.

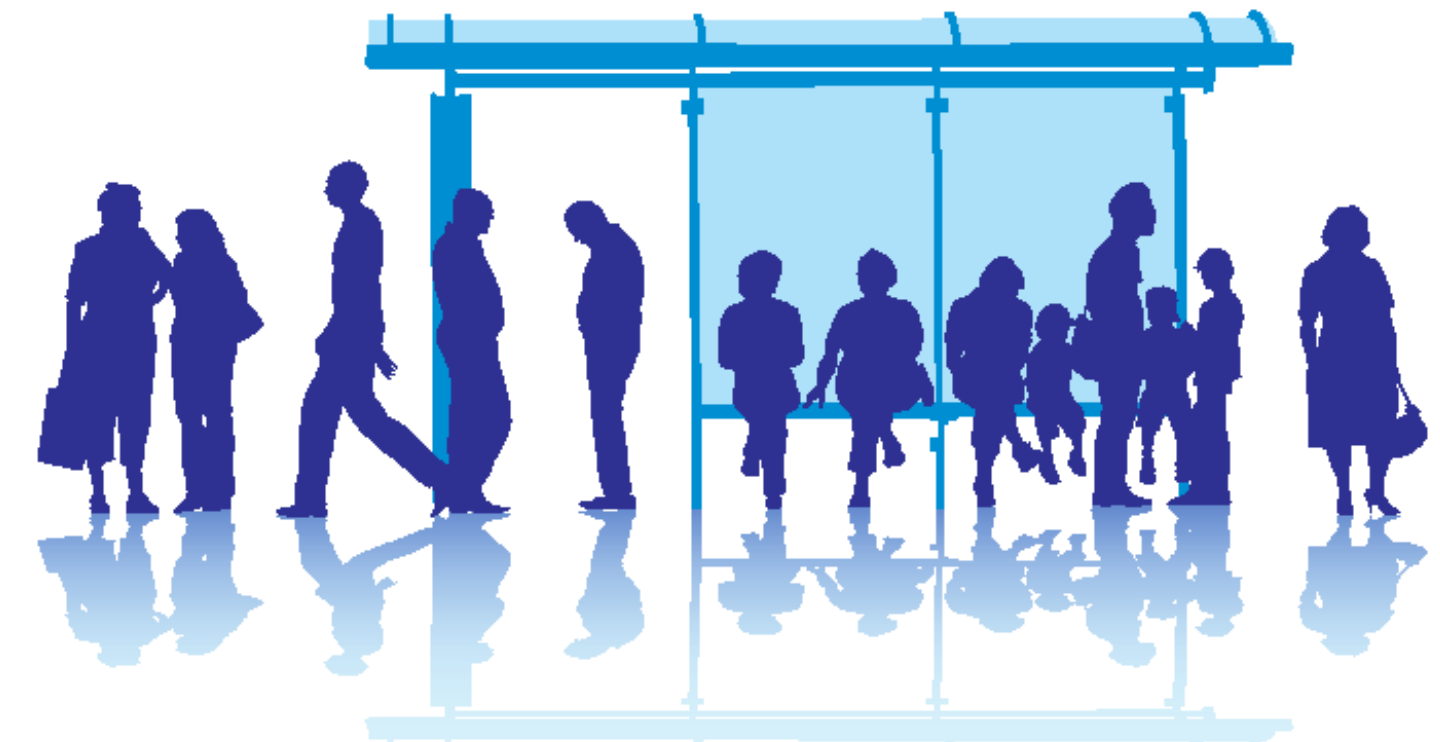
Une étude qui montre la voie

L'étude de faisabilité tramway/SRB visait à évaluer la capacité d'un réseau structurant de transport en commun à répondre aux besoins en matière de développement urbain, à évaluer la faisabilité des options technologiques et à proposer une stratégie de mise en œuvre.

Cette étude est le résultat d'une quarantaine d'analyses qui ont mené à la production de quatre rapports exhaustifs. Ces rapports ont pris en compte les multiples variables nécessaires à l'évaluation des besoins en transport des villes de Québec et de Lévis. Qu'ils s'agissent des données relatives à l'augmentation de la population, aux avancées technologiques au chapitre des systèmes de transport et aux différents scénarios possibles de développement urbain, toutes ces données ont permis d'obtenir la confirmation qu'un système structurant de transport en commun représente une solution complète pour répondre aux besoins des deux villes.

L'étude recommande également la création d'un bureau d'étude qui verra à réaliser la deuxième et la troisième recommandation qui sont de poursuivre les analyses en phase d'avant-projet. On déterminera ainsi quelle est l'option la plus appropriée pour être transformée en tramway. Un échéancier de réalisation prévoit la préparation du projet et la production des plans et devis d'ici 2019. Les travaux de construction pourraient donc débuter en 2019 avec la phase 1 pour une mise en service partielle en 2022.

Accessibilité universelle



Pour la première fois, la STLévis rend compte du suivi de la programmation dans le domaine de l'accessibilité universelle, dans le présent rapport d'activités. Rappelons que le Plan d'accessibilité universelle (PAU) a été adopté par le Conseil d'administration de la Société de transport de Lévis lors de sa séance du 18 décembre 2014. Il comporte 32 actions à mettre en place graduellement d'ici 2024 afin d'assurer un accès égal au transport collectif au plus grand nombre. En 2015, 13 des 32 initiatives du PAU ont été entreprises ou complétées par la Société.

Les premières mesures du Plan d'action ont été mises en œuvre en 2015. Parmi les faits saillants, notons l'installation de tableaux électroniques afficheurs dans tous les autobus de la Société et de son sous-traitant et de haut-parleurs dans 80 autobus. Bien qu'il ait démontré son utilité pour l'ensemble des voyageurs, le système d'annonces automatisées du prochain arrêt est particulièrement apprécié des personnes avec des problèmes de vision ou de communication. Il est aussi utile aux voyageurs qui ne connaissent pas bien la région.

Élément du plan d'action	Échéance	Avancement
1.1 Nommer un responsable de l'accessibilité universelle par le CA	2015	complété
1.2 Assurer une présence à la Commission consultative « Handicapés et Ville » de la Ville de	2015	pas de réunion
1.3 Mettre en place un comité de travail permanent sur l'accessibilité des services	2015	reporté en 2016
1.4 Publier une section portant sur l'évolution du plan d'action en accessibilité universelle dans le rapport annuel de la STLévis	2015	complété
1.5 Faire la promotion de la réalisation des actions en accessibilité universelle	continu	—
1.6 Assurer une image de marque claire et constante des infrastructures et des véhicules de la STLévis	2015	en cours
2.1 Créer un guide de conception pour orienter les publications en fonction des normes	2016	—

Élément du plan d'action	Échéance	Avancement
2.2 Assurer le respect des normes d'accessibilité dans l'ensemble des documents produits (papier, site Web, etc.) par et pour la STLévis	2015	en cours
2.3 Améliorer la diffusion de l'information, en portant une attention particulière lors de travaux, d'événements spéciaux, etc.	2015	en cours
2.4 Publier un guide d'information sur l'utilisation du TC par les personnes ayant des incapacités	2017	—
2.5 Former et sensibiliser l'ensemble du personnel[1] sur les incapacités pour améliorer les interactions	2015	reporté en 2017
2.6 Rendre possible l'achat de titres de transport en ligne	2015	reporté en 2016
2.7 Travailler avec les Centres de service et les Points de vente pour améliorer leur niveau d'accessibilité (service clientèle, aménagements, etc.)	2016	—
3.1 Poursuivre et intensifier la participation au plan d'action pour l'accessibilité de la Ville de Lévis	continu	—
3.2 Poursuivre la desserte des institutions publiques	2024	—
3.3 Intégrer la notion de marchabilité dans la zone d'influence des zones d'attente	2020	—
4.1 Produire un guide d'aménagement des zones d'attente répondant aux normes d'accessibilité universelle	2015	reporté
4.2 Améliorer la base de données des arrêts d'autobus pour y intégrer les critères d'accessibilité universelle manquants	2015	en cours
4.3 Réaliser les actions nécessaires afin d'améliorer le niveau d'accessibilité de l'ensemble des arrêts du réseau	2024	en cours
4.4 Identifier visuellement les zones d'attente qui sont accessibles (arrêts, terminus, PRB)	2016	—
4.5 Mettre aux normes les PRB en aménageant un nombre suffisant de cases de stationnement réservées aux personnes handicapées.	continu	2 sur 6
4.6 Installer des bornes d'information voyageurs en temps réel	2016	reporté
5.1 Poursuivre le remplacement des autobus classiques (avec marches) par des autobus accessibles (plancher surbaissé, rampe d'accès, mécanisme d'agenouillement), et s'assurer du fonctionnement des mécanismes pour les autobus déjà en fonction	2019	en cours
5.2 Identifier les autobus qui sont accessibles par un pictogramme	continu	en cours
5.3 Identifier des bancs réservés dans les autobus pour les personnes ayant une incapacité liée à la mobilité réduite	2015	reporté en 2016
5.4 Mettre en place une annonce sonore et visuelle annonçant le prochain arrêt	2015	complété
5.5 Sensibiliser les chauffeurs sur l'approche clientèle	2015	reporté en 2017
5.6 Former les chauffeurs d'autobus sur le fonctionnement de l'agenouillement de l'autobus et sur le déploiement de la rampe d'accès pour l'embarquement, et rendre leur utilisation systématique	2015	reporté en 2017
5.7 Officialiser et faire la promotion de l'acceptation des accompagnateurs, des chiens guide, des fauteuils roulants et des poussettes dans les autobus	2015	reporté en 2017
5.8 Mettre en place un groupe de soutien pour faciliter les premières utilisations du service régulier de la STLévis	2017	—
6.1 Installer des panneaux pour indiquer les places de stationnement pour personnes handicapées dans le stationnement de la STLévis	2015	en cours
6.2 Améliorer l'accessibilité générale des locaux de la STLévis	continu	2 mesures sur 3



Statistiques d'achalandage

déplacements non liés

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transport en commun	3 594 589	3 683 499	3 856 763	3 977 373	3 950 654	3 970 849
Transport adapté	110 612	114 296	119 897	123 670	134 248	141 515
Total	3 705 201	3 797 795	3 976 660	4 101 043	4 084 902	4 112 364

Statistiques de la flotte d'autobus

Service en régie seulement

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de véhicules	70	75	79	82	85	88
Âge moyen de la flotte	10,3	6,2	2,9	4,4	4,6	6,0
Véhicules de 10 ans et moins	51 %	72 %	92 %	89 %	93 %	90 %
Kilométrage total	3 286 694	3 898 627	4 062 662	3 948 733	4 350 197	4 674 478
Litres de carburant	1 812 018	2 016 314	2 031 568	1 966 701	2 211 336	2 365 866
Litres par 100 km	55,13	51,72	50,01	49,81	50,83	50,61
Autobus réguliers (l/100 km)	55,13	51,72	49,78	49,24	49,98	49,82
Autobus articulés (l/100 km)	—	—	62,92	62,27	60,16	58,12

Transport urbain

Évolution des heures de service (comprend le service en sous-traitance)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Heures de service	176 930	196 364	197 299	186 467	194 003	195 868

Transport adapté

Motifs des déplacements (incluant les accompagnateurs)

	2013	2014	2015
Études	9 872	9 958	11 418
Loisirs	28 241	29 477	33 455
Magasinage	14 683	22 150	23 671
Services	24 803	26 238	30 564
Travail	46 071	46 635	45 699
Total	123 670	134 458	144 807

Grille tarifaire

en vigueur à compter du 1^{er} mars 2015

Laissez-passer	Régulier	Privilège
Laissez-passer mensuel	83,10 \$	61,00 \$
Laissez-passer mensuel métropolitain (au 1 ^{er} juillet 2015)	125,55 \$	101,70 \$
Païement comptant, en semaine		
Passage 6 ans et moins	Gratuit	
Passage 7 à 12 ans	1,75 \$	
Passage 13 ans et plus	3,00 \$	
Païement comptant, samedi et dimanche		
6 ans et moins	Gratuit	
7 à 23 ans	1,00 \$	
24 ans et plus	2,00 \$	



Les membres du conseil d'administration et les cadres supérieurs de la Société en 2015. De gauche à droite, *première rangée* : Nathalie Plante, Ann Jeffrey, Michel Patry, président, Mario Fortier, vice-président, Michel Turner, Marjorie Guay et Mario Sirois (directeur général adjoint et secrétaire). Dans la *deuxième rangée* : Pierre Lainesse, Réjean Lamontagne, Francine Marcoux (directrice des Finances et trésorière) et Jean-François Carrier (directeur général).

Le Conseil d'administration en chiffres :

18

Le nombre de réunions ordinaires et extraordinaires

184

Le nombre de résolutions adoptées

9

Le nombre de règlements adoptés (tarif, emprunt, etc.)
Valeur des 2 règlements d'emprunt : 8 100 000 \$

3

Le nombre de plans, politiques et programmes adoptés
Plan stratégique 2015-2024
Politique sur l'usage de drogues et d'alcool
Politique sur le harcèlement en milieu de travail

83%

Taux d'assiduité des administrateurs
présence aux assemblées ordinaires et extraordinaires

Résultats financiers

État consolidé de la situation financière Exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
Actifs financiers		
Encaisse	– \$	– \$
Débiteurs	1 026 653	959 153
Subventions à recevoir	26 372 544	29 719 239
Dépôt sur acquisition d'immobilisations	1 343 290	–
Actif au titre des avantages sociaux futurs	72 600	61 000
	28 815 087	30 739 392
Passifs		
Découvert bancaire	64 981	367 173
Emprunts temporaires	5 373 924	1 893 727
Créditeurs et frais courus	2 953 011	2 920 810
Revenus reportés	120 539	129 525
Dette à long terme	44 562 906	49 710 470
	53 075 361	55 021 705
Dette nette	(24 260 274)	(24 282 313)
Actifs non financiers		
Immobilisations	63 360 858	64 996 411
Stocks de fournitures, pièces et accessoires	220 774	247 228
Autres actifs non financiers	239 403	234 367
	63 821 035	65 478 006
Excédent accumulé	39 560 761 \$	41 195 693 \$
Composition		
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté	(1 331 934) \$	– \$
Excédent de fonctionnement affecté à l'exercice suivant	–	398 734
Fonds réservés	672 052	1 112 420
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(424 264)	(573 194)
Financement des investissements en cours	(1 679 321)	(793 194)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	42 324 228	41 050 927
Excédent accumulé	39 560 761 \$	41 195 693 \$

Résultats financiers

État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2015

	Budget 2015	Réel 2015	Réel 2014
Revenus			
Transport régulier (annexe)	22 549 498 \$	21 422 276 \$	21 808 348 \$
Transport adapté (annexe)	2 761 138	2 665 427	2 232 281
	25 310 636	24 087 703	24 040 629
Charges			
Transport régulier (annexe)	24 531 072	24 677 760	23 790 033
Transport adapté (annexe)	2 761 138	2 726 931	2 491 577
	27 292 210	27 404 691	26 281 610
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(1 981 574)	(3 316 988)	(2 240 981)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	3 814 995	3 775 713	3 265 221
Produit de cession	–	2 000	14 334
Gain sur cession	–	6 000	(5 334)
	3 814 995	3 783 713	3 274 221
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	54 345	–	190 688
Remboursement de la dette à long terme	(2 650 288)	(2 565 919)	(2 101 913)
	(2 595 943)	(2 565 919)	(1 911 225)
Affectations			
Activités d'investissement	(75 000)	(165 569)	(134 710)
Excédent de fonctionnement affecté	479 468	398 734	247 714
Fonds réservés :			
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	267 780	392 170	792 034
Financement à long terme des activités de fonctionnement	90 274	141 925	(67 581)
	762 522	767 260	837 457
	1 981 574	1 985 054	2 200 453
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	– \$	(1 331 934) \$	(40 528) \$

Résultats financiers

Annexe — revenus

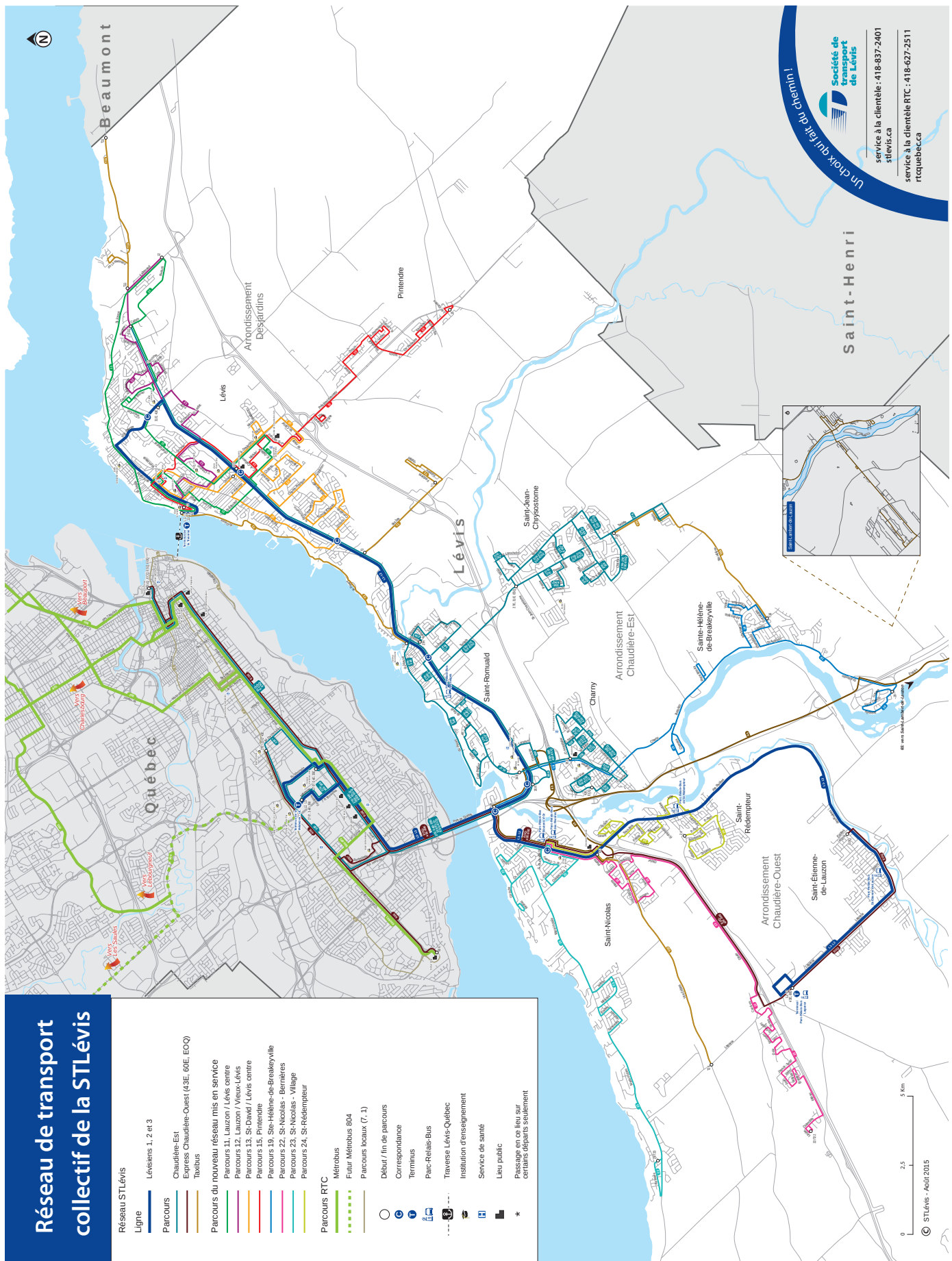
	Budget 2015	Réel 2015	Réel 2014
Revenus			
Transport régulier			
Contribution de la Ville de Lévis	9 838 638 \$	9 838 638 \$	9 713 133 \$
Revenus des usagers	6 304 410	6 203 971	6 063 081
Subventions du gouvernement du Québec ¹	5 823 371	4 806 689	5 594 104
Autres revenus	583 079	572 978	438 030
	22 549 498 \$	21 422 276 \$	21 808 348 \$

¹ Inclut les contributions des automobilistes

Transport adapté			
Contribution de la Ville de Lévis	1 184 858 \$	1 184 858 \$	810 363 \$
Revenus des usagers	307 650	301 936	286 124
Subvention du gouvernement du Québec	1 079 361	970 648	910 374
Contribution d'une autre municipalité	76 825	76 825	64 020
Contribution de la CMQ — déplacements métropolitains	112 444	131 160	111 400
Contribution du CSSS Alphonse-Desjardins	—	—	50 000
	2 761 138 \$	2 665 427 \$	2 232 281 \$

Annexe — charges

	Budget 2015	Réel 2015	Réel 2014
Charges			
Transport régulier			
Salaires et avantages sociaux			
Chauffeurs	6 772 636 \$	6 939 312 \$	6 843 039 \$
Entretien	1 431 350	1 461 945	1 409 948
Exploitation, administration et autres	2 377 900	2 387 627	2 483 710
Contrats de transport	3 667 388	3 626 002	3 485 008
Carburant	2 118 534	2 413 936	2 342 767
Autres dépenses d'exploitation	2 994 522	2 804 322	2 811 643
Frais de financement	1 353 747	1 268 903	1 148 697
Amortissement des immobilisations	3 814 995	3 775 713	3 265 221
	24 531 072 \$	24 677 760 \$	23 790 033 \$
Transport adapté			
Contrats de transport	2 454 142 \$	2 441 553 \$	2 214 840 \$
Salaires et avantages sociaux	288 117	274 520	268 675
Autres	18 879	10 858	8 062
	2 761 138 \$	2 726 931 \$	2 491 577 \$



Notes

[illegible]



Société de transport de Lévis

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

Téléphone (24h/24, 7j/7)
418 837-2401

stlevis.ca