

Rapport d'activités 2023



Table des matières

Mot des dirigeantes..... 2

L'année en chiffres 4

Rétrospective 2023 : ce qui a marqué l'année 6

Orientation clientèle.....14

Orientation employé-es 26

Orientation électrification..... 36

Orientation financement et développement du transport collectif40

Résultats (indicateurs de performance)48

Gouvernance 54

États financiers..... 67

Mot des dirigeantes

Paver la voie à un avenir plus durable

L'année 2023 a été marquée par de grands défis à la STL, mais aussi par le retour de l'achalandage habituel sur notre réseau. Après le creux historique que nous avons connu pendant la pandémie, nous sommes ravies de voir que les usager·ères sont loin d'avoir perdu leurs bonnes habitudes et continuent de faire confiance au transport collectif pour se déplacer.

Avec un niveau moyen de 84 % sur l'année, la reprise a été plus importante à Laval que dans le reste de la région métropolitaine. Qui plus est, elle a frôlé, voire dépassé les niveaux de 2019 durant certaines fins de semaine et dans les secteurs industriels. Cette progression se produit dans un contexte où la Ville de Laval, notre partenaire de longue date, connaît de profonds changements sur les plans démographique et urbain. Notre offre de service doit prendre en compte cette évolution en intégrant le mieux possible les nouveaux besoins de mobilité de la population lavalloise.

Bien que la reprise soit encourageante, le transport collectif au Québec est encore sous-financé, un problème qui s'est exacerbé depuis la pandémie. Cela a entraîné des conditions budgétaires complexes avec lesquelles la STL a dû composer en 2023 pour continuer d'offrir un

service de qualité à sa clientèle. En effet, il nous a fallu redoubler d'efforts pour ajuster les horaires et revoir certaines de nos lignes tout en conservant notre niveau de service. Notre organisation a également dû faire des choix difficiles en fin d'année pendant de l'élaboration de son exercice budgétaire 2024. De fait, l'abolition d'une quarantaine de postes au sein des équipes administratives a été nécessaire en vue d'optimiser les finances.

Par ailleurs, afin de maintenir nos opérations et de poursuivre nos petits et grands projets, nous avons revu les initiatives prioritaires lors d'un exercice de planification auquel ont participé toutes nos directions. La gestion du virage vers l'électrification, conjuguée à la réalité post-pandémie, a nécessité la création d'un plan de transition. Ce dernier constituera notre feuille de route pour les trois prochaines années, soit d'ici la mise en œuvre de notre futur plan stratégique. Nos interventions doivent se concentrer avant tout sur la clientèle, sur nos équipes, sur l'électrification de notre parc d'autobus et sur le financement et le développement du transport en commun.

Car ce dernier a un rôle central à jouer dans l'essor d'une mobilité plus durable au Québec. C'est pourquoi nous continuons d'en faire valoir l'importance auprès des

différents paliers gouvernementaux dans un esprit de collaboration. L'État québécois doit réaliser dès maintenant des investissements pérennes et suffisants s'il souhaite appuyer réellement le transport des personnes au cours des prochaines années. Ce soutien financier est nécessaire pour atteindre les objectifs environnementaux que s'est donnés la province, objectifs auxquels toutes les sociétés de transport public consacrent des efforts colossaux.

Parallèlement, le virage électrique que la STL a amorcé ces dernières années va bon train; plusieurs des changements prévus s'accomplissent actuellement à un rythme soutenu. Suscitant la fierté de notre personnel aussi bien que l'enthousiasme de la communauté lavalloise, la construction du nouveau garage en est l'exemple le plus édifiant, nous rapprochant un peu plus du jour où tous nos autobus seront enfin entièrement carboneutres.

À la STL, nous croyons à l'importance de collaborer avec les Lavallois·es et d'être à leur écoute. C'est de cette façon que nous sommes en mesure de leur offrir une solution de transport pour se déplacer facilement et confortablement partout sur le territoire. Si notre personnel se mobilise

en ce sens avec autant de passion et d'ambition, c'est parce qu'il a à cœur de fournir un service attrayant et écologique qui profite aussi bien aux êtres humains qu'à l'environnement.

Ainsi, nous souhaitons applaudir nos 1122 employé·es, qui se dévouent quotidiennement à la mission de la STL, qui se dévouent quotidiennement et unissent leurs forces pour œuvrer vers un but commun : celui de faire du transport collectif un vecteur d'inclusion sociale tout en luttant contre les changements climatiques. Également, nous saluons la Ville de Laval pour son appui constant et indéfectible envers la STL ainsi que tous les membres de notre conseil d'administration pour leur précieuse contribution.

Enfin, nous tenons à remercier chaleureusement notre clientèle, qui continue de nous être fidèle année après année, comme l'a démontré le retour de l'achalandage habituel à bord de nos autobus en 2023. C'est grâce à toutes ces personnes qui croient en notre vision d'excellence que nous avançons ensemble depuis plus de 50 ans, et que nous continuerons d'être à l'avant-garde de la mobilité durable.



Jocelyne Frédéric-Gauthier
Présidente du conseil d'administration



Josée Roy
Directrice générale

L'année en chiffres

\$

Budget de

186,6 M\$



469 090

déplacements en transport adapté



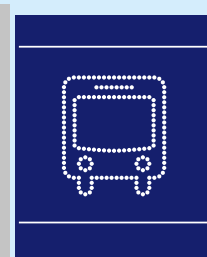
350

autobus, dont 36 pour les mesures d'atténuation du Réseau express métropolitain (REM)

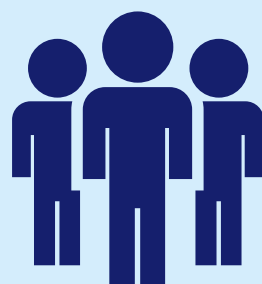
Près de
16,3 millions
de déplacements en transport régulier



17
lignes de taxis collectifs



47
lignes d'autobus

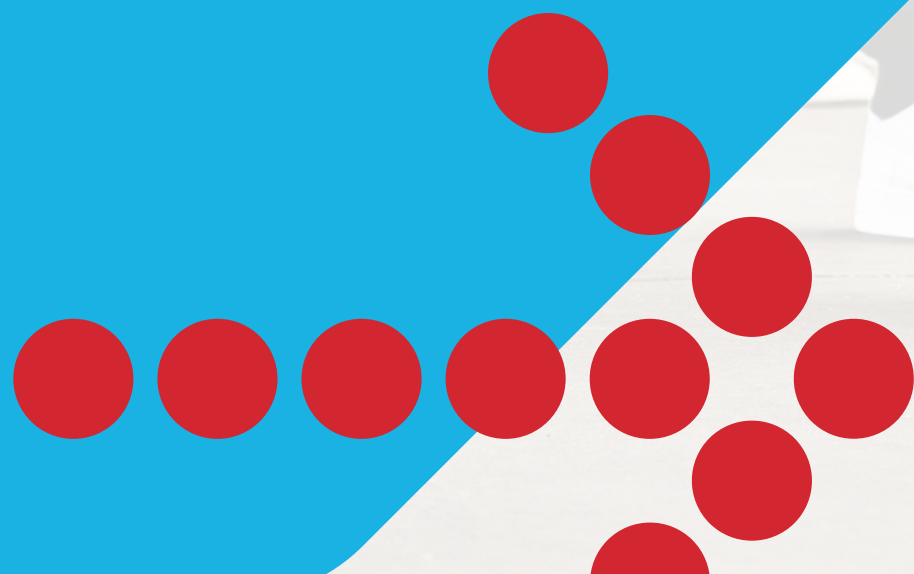


1 122
employé·es, dont 616 chauffeur·euses

20
lignes d'autobus avec accès universel



Rétrospective 2023 : ce qui a marqué l'année

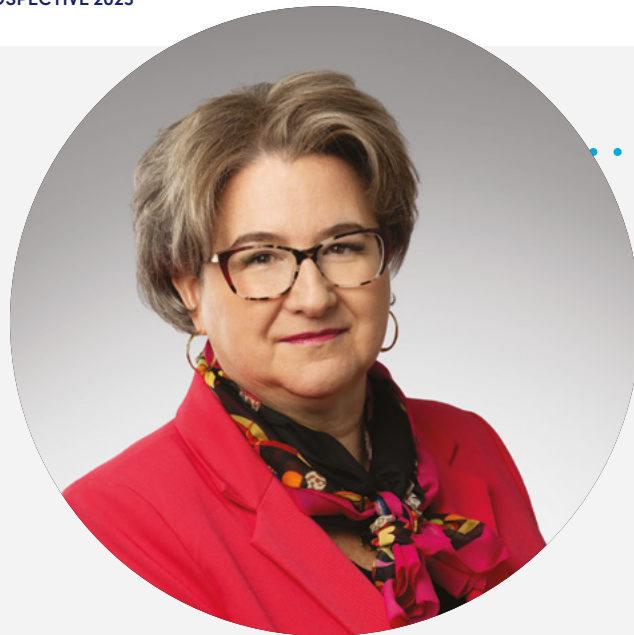


JANVIER

Une première femme à la tête de la STL

Le 31 janvier 2023, après un processus d'embauche rigoureux, la Société accueillait officiellement madame Josée Roy à titre de directrice générale. Forte d'une vaste expérience dans le domaine du transport, elle avait déjà prouvé, au cours des dernières années, ses grandes compétences de gestionnaire et son leadership en tant que directrice générale de l'exploitation au sein de la STL.

Toute l'équipe est fière de l'accueillir dans son nouveau rôle, sans parler qu'il s'agit d'un moment historique pour la STL : en plus de 50 ans, c'est la première fois qu'une femme est nommée à la tête de l'entreprise!



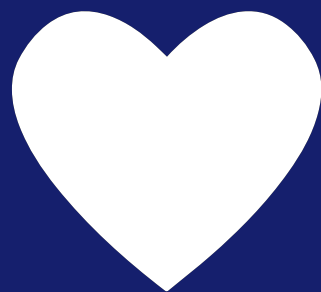
« **Notre conseil d'administration a choisi une personne de haut calibre pour prendre le relais après l'excellente contribution de monsieur Guy Picard à la STL ces dix dernières années. Madame Roy se distingue non seulement par sa solide expérience en transport collectif et sa grande connaissance de l'entreprise, mais également par son sens du leadership et sa capacité à mobiliser les troupes.** »



Jocelyne Frédéric-Gauthier,
présidente du conseil
d'administration

Tragédie du 8 février

Notre année 2023 aura malheureusement aussi été marquée par un grand drame humain survenu à la Garderie éducative Ste-Rose. Toute la grande famille de la STL a été fortement ébranlée par cette tragédie. Nous demeurons, encore aujourd'hui, en pensée avec les familles et les proches des victimes.



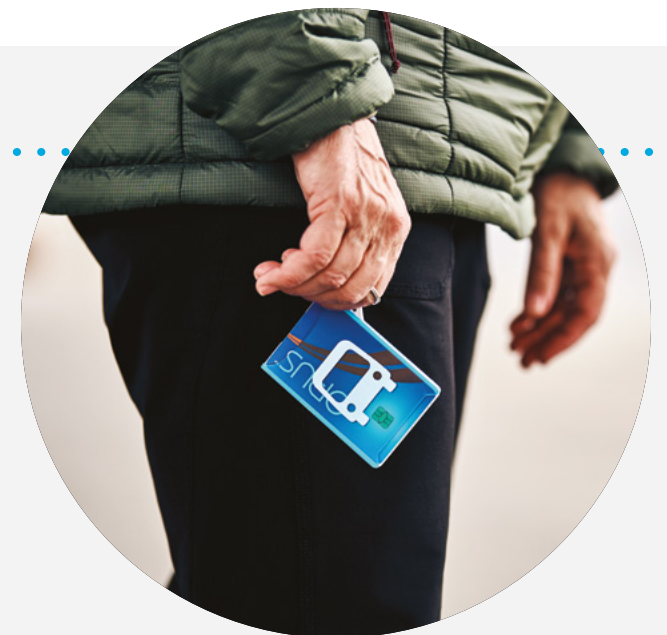
MAI

Ensemble, préparons le service de demain

Ces dernières années, les habitudes de déplacement de la clientèle ont évolué en même temps que la situation sanitaire et l'implantation du télétravail. Pendant ce temps, la STL a entamé son virage vers un parc d'autobus entièrement électrique. Cette transformation majeure et graduelle de l'entreprise nécessite de planifier ses infrastructures, d'adapter constamment ses façons de faire et de mettre à niveau certaines compétences internes.

Dans ce contexte, la Société a revu les objectifs et les priorités de son plan stratégique échelonné sur dix ans, en proposant un nouveau *Plan stratégique organisationnel de transition 2023-2025*, qu'elle a publié en mai 2023. Ce dernier fait le pont entre les changements qu'elle opère actuellement et son prochain plan stratégique.

Une cinquantaine d'employé-es ont contribué à l'élaboration de ce nouveau plan, qui a nécessité une analyse des enjeux ainsi que des facteurs internes et externes favorables ou défavorables au développement des projets. Différentes enquêtes ont permis de dresser le portrait de l'évolution des habitudes de déplacement, de la satisfaction de la clientèle et des nouveaux comportements des travailleur-euses et des étudiant-es en matière de transport.



Sans changer la mission, les valeurs ou la vision qui distinguent la Société, ce nouveau plan constitue la feuille de route qu'elle suivra durant les trois prochaines années, en vue de préparer le service de transport collectif de demain à Laval. Par le biais de 14 initiatives et de 68 livrables, la STL concentre désormais ses efforts sur quatre grandes priorités :

- clientèle;
- employé-es;
- transformation vers l'électrification;
- financement et développement du transport collectif.

Le Plan stratégique organisationnel de transition 2023-2025 a d'ailleurs été présenté à l'ensemble du personnel; celui-ci a été invité à se l'approprier dans le but de mobiliser et de valoriser l'expertise interne.



JUIN

On embarque avec la carte de débit

Le 14 juin 2023, l'option de paiement par carte de débit a été déployée dans l'ensemble des autobus de la STL. Après le succès de l'option de paiement à bord par carte de crédit lancée en 2017, cette nouvelle solution, qui offre encore plus de flexibilité aux client-es, a connu une popularité immédiate.

Seulement deux mois après son lancement, l'utilisation de la carte de débit a dépassé celle de la carte de crédit, et le paiement sans contact à bord est maintenant utilisé plus fréquemment que le paiement en argent comptant. Au total, en 2023, la STL a enregistré plus de 814 000 déplacements payés par carte bancaire (débit et crédit). De plus, un record de 3 662 déplacements payés par carte de débit a été enregistré le 2 novembre de la même année.

Figurant parmi les chefs de file des sociétés de transport canadiennes, la STL se distingue comme étant la première au Québec à offrir cette option de paiement. Ayant pris naissance en 2020 grâce au soutien de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), cette solution modernise la relation entre les client-es et le transport collectif en simplifiant le paiement à bord des autobus.

Dans le transport adapté aussi!

Depuis le mois de juin, le paiement par carte de crédit et carte de débit a aussi été déployé à bord de tous les véhicules de transport adapté (TA). Lancée dans le cadre d'un projet pilote d'une durée d'un an, cette solution constitue également une première québécoise dans le milieu du TA.

Au total, ce sont quelque 200 taxis collectifs de la Coop Taxi Laval et 30 minibus adaptés de la compagnie Chartrand inc. qui offrent le paiement par carte bancaire. Ce nouveau service permet de lever certains obstacles auxquels se bute souvent la clientèle à besoins particuliers, pour laquelle la manipulation de l'argent peut notamment représenter un défi sur le plan de la dextérité.

Évolution de l'utilisation des cartes bancaires à bord

Nombre de déplacements payés par carte de crédit par année :

2019 → 168 530

2022 → 337 258

Nombre de déplacements payés par carte de crédit ou carte de débit par année :

2023 → 814 294

2017 à 2023 → plus de 1,7 million



DÉCEMBRE

Le premier anniversaire du chantier

En décembre 2023, la STL a célébré le premier anniversaire du plus important projet de son histoire : les travaux d'agrandissement de son garage actuel. La nouvelle infrastructure, qui sera prête en 2025 et changera à jamais le visage du siège social, pourra alors accueillir la soixantaine de véhicules entièrement électriques qui s'ajoutera graduellement au parc de la STL à compter de 2026.

Durant cette première année de travaux, les équipes de construction ont procédé à l'excavation du stationnement existant. Cette étape était nécessaire pour poser les fondations de la structure d'acier, qui s'est érigée peu à peu devant le garage actuel. Puis, la nouvelle construction a été raccordée aux services publics de canalisation, au service d'incendie et à l'aqueduc. Le branchement électrique temporaire a également été exécuté. En outre, les employé-es de la STL ont assisté à l'avancement et à l'évolution du chantier, qui a eu un impact sur les opérations quotidiennes de plusieurs équipes, les obligeant à s'adapter aux imprévus.

En tant que maître d'œuvre de ce projet d'envergure, la STL gère les différentes entreprises sur le terrain et veille à la santé et à la sécurité de l'ensemble des travailleur-euses. D'ailleurs, elle a dû adapter et enrichir ses pratiques en la matière, en plus de renforcer et de multiplier les communications à la clientèle qui s'intéresse à l'évolution de ce grand projet lavallois.

Enfin, en 2023, la STL a mené des efforts de communication plus soutenus à l'interne afin que ses équipes puissent suivre de près cette ambitieuse transformation, dont les changements qui en découlent touchent toutes les unités administratives de l'entreprise. Ainsi, les équipes de la Société ont pu s'approprier le projet, les employé-es concerné-es ayant été appelé-es à y participer de manière active et concrète.

« Ce projet d'agrandissement est la porte d'entrée vers la STL de demain. Le fait d'être aux premières loges de cette transformation vers l'électrification donne beaucoup de fierté et d'élan à notre équipe. En 2023, nous avons à la fois revu la gouvernance du chantier, déployé des communications transversales, misé sur une gestion de changements en étroite collaboration avec nos client-es internes, et veillé à ce que les parties prenantes jouent un rôle de premier plan. Tout cela nous a permis de réagir plus efficacement lorsque les opérations de la STL étaient affectées. En outre, cette proximité avec les différentes directions est essentielle à la réussite de ce gigantesque projet, car ce sont elles qui lui donneront vie dans un avenir rapproché. »



François Imbeau,
ingénieur et directeur,
Projets majeurs



Une reprise marquée de l'achalandage

En 2023, compte tenu de l'évolution de l'achalandage et des habitudes de déplacement, la STL a continué de moduler son service pour l'adapter le mieux possible à la demande. En 2023, après la baisse historique de l'achalandage durant la pandémie et la reprise graduelle qui a suivi, le réseau de la STL est celui qui a connu la plus forte hausse de fréquentation dans la grande région métropolitaine. L'achalandage de la Société s'est ainsi chiffré à 84 % par rapport au niveau de 2019, ce qui représente 21 % de plus qu'en 2022.

- La reprise s'est fait sentir surtout les fins de semaine, en particulier pendant l'été.
- Hors des périodes de pointe, le taux d'achalandage a presque atteint celui d'avant la pandémie. Durant les heures de pointe, la reprise a été moins importante, bien qu'en croissance.
- Les titres mensuels à tarif ordinaire, notamment utilisés par les travailleurs qui résident et travaillent à Laval, ont connu une bonne progression en 2023 et ont presque atteint leurs niveaux de 2019, alors que les titres pour les déplacements entre Laval et Montréal connaissent toujours un certain retard attribuable au télétravail.
- L'utilisation des titres pour les étudiant-es de 18 ans et plus a également connu une bonne reprise et a atteint 87 % par rapport à 2019 en automne 2023.
- En début d'année, le nombre de déplacements avec le titre gratuit Horizon 65+ pour les personnes âgées, un groupe de population en croissance à Laval, a dépassé le niveau d'avant la pandémie.
- Les secteurs industriels ont enregistré un taux de reprise d'achalandage dépassant les 100 %, alors que la reprise s'est avérée plus faible pour les pôles intermodaux du métro et du train à Laval.
- La STL a constaté également une reprise marquée dans le transport adapté, avec un taux d'achalandage de 89 % par rapport à 2019.

« En 2023, l'achalandage a finalement atteint une nouvelle normale postpandémie. Nous avons vu les habitudes de déplacement se stabiliser, et notre priorité est de mieux nous adapter à la réalité de notre clientèle afin que le transport en commun demeure une option attrayante pour se déplacer à Laval. »



Anna Dushina,
gestionnaire en analyse de
la demande et développement





Orientation clientèle

La STL travaille sans relâche pour améliorer l'expérience de sa clientèle. Les nombreuses initiatives déployées au fil des années pour répondre aux besoins de mobilité des Lavallois-es en sont la preuve. L'an 2023 n'y fait pas exception, car même si l'entreprise est actuellement en pleine transformation, sa plus grande priorité demeure toujours d'offrir un service de transport public attrayant, compétitif, accessible et écologique.



Ensemble vers un meilleur service

Pour optimiser son offre de service et mieux répondre aux besoins de la population, toute société de transport public se doit de prendre régulièrement le pouls de ses usager·ères. Dans cette optique, l'équipe responsable du marketing et de l'expérience client à la STL mène annuellement des enquêtes de satisfaction auprès de sa clientèle afin d'évaluer le niveau d'appréciation de ses services et son évolution dans le temps.

En 2023, les répondant·es ont encensé plusieurs initiatives de la STL, en particulier la solution de paiement par carte de débit. Selon les sondages, les usager·ères relatent également une expérience très positive dans les terminus, les billetteries et les points de vente, ainsi qu'avec les chauffeur·euses.

D'autres aspects, comme la tarification, la fréquence et la ponctualité, font partie des principales améliorations attendues par la clientèle. Or, la STL a peu, voire pas d'emprise sur ces éléments. D'une part, parce que la tarification relève de l'ARTM et, d'autre part, parce que la Société ne contrôle ni le contexte budgétaire postpandémie ni la congestion routière.

Sondages express

En complément des enquêtes de satisfaction, des sondages express ont été menés à l'automne sur le réseau. Pour ce faire, la STL a installé, dans plusieurs abribus, des codes QR menant vers un court questionnaire.

Grâce à cette solution simple, la Société a pu obtenir l'avis de sa clientèle et de manière continue, et ce, à faible coût. Cela lui a notamment permis de détecter des problèmes sur le réseau et d'intervenir promptement, au besoin. En outre, ce type de sondage reflète plus fidèlement l'expérience des usager·ères en temps réel.

« En 2023, un travail de fond a été mené pour rassembler des données sur la clientèle et obtenir une vue holistique de l'expérience avec la STL. Le diagnostic établit les bases à partir desquelles le Groupe de travail expérience client définira la feuille de route des prochaines années. »

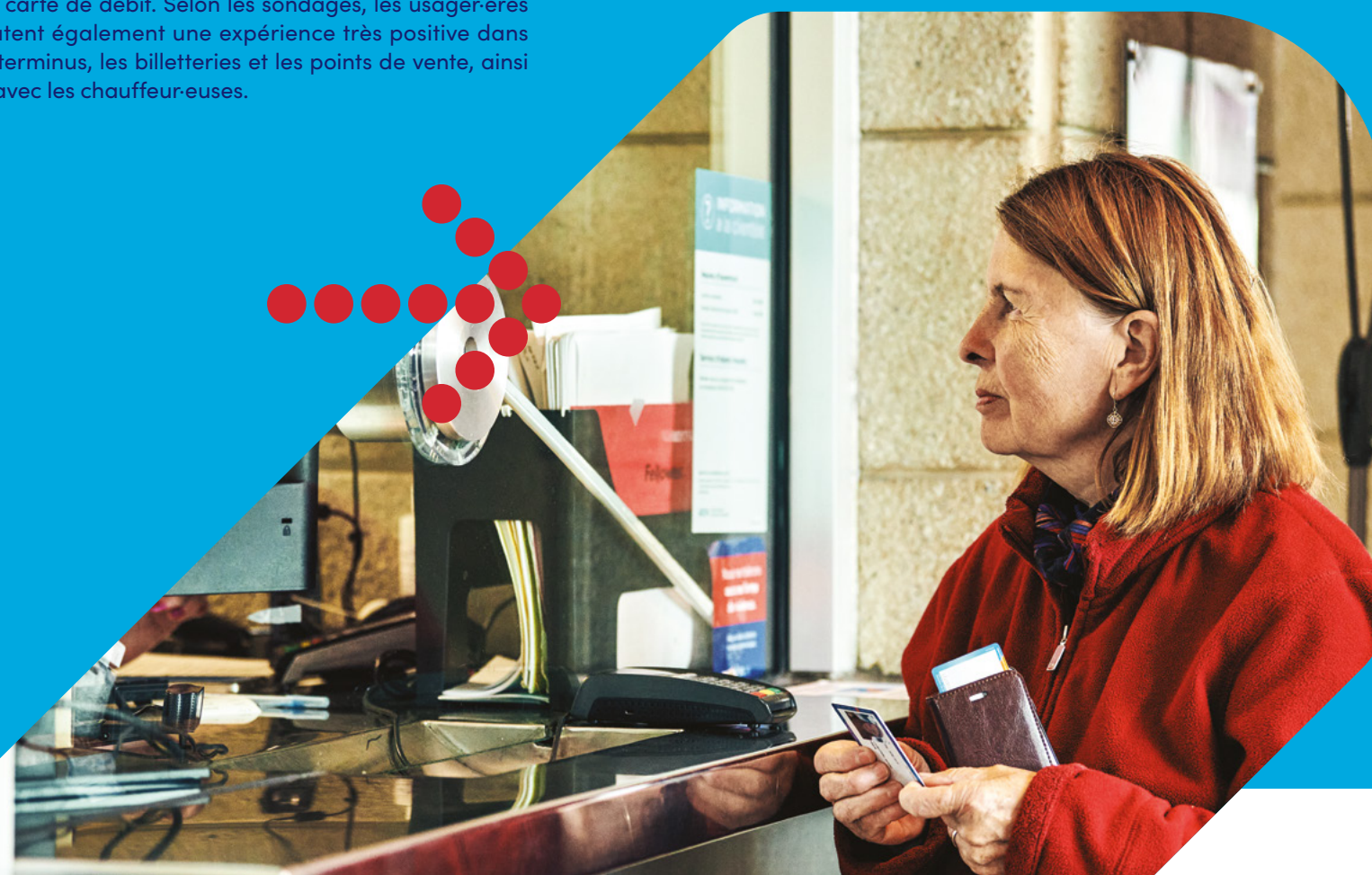


Éloïse Vincent,
conseillère marketing
et expérience client



Placer l'expérience de la clientèle au cœur de l'organisation

En 2023, la STL a mis en place le Groupe de travail expérience client. Son objectif consiste à placer davantage l'expérience client au cœur des processus, des activités et des opérations de l'organisation. En substance, ce groupe de travail a une vue à 360 degrés sur l'expérience des usager·ères. Il proposera, à la phase d'idéation, des actions concrètes à mettre en œuvre pour améliorer leur expérience, en se basant sur la connaissance des habitudes de déplacement et sur la rétroaction de la clientèle. Les premières initiatives qui en seront issues se déploieront à compter de 2024.



La bonne conduite à bord

En août, à la demande de ses chauffeur-euses, la STL a déployé sur son réseau une campagne de communication ayant pour slogan « Bien se conduire ensemble ». Conçue avec l'appui du personnel opérationnel, cette campagne avait comme objectif de sensibiliser les usager-ères quant à l'importance de la courtoisie pour favoriser un environnement plus harmonieux pour tout le monde sur le terrain. Affichés à des endroits stratégiques, les différents visuels présentent une série de messages sur les bons comportements et les bonnes habitudes à adopter dans le transport collectif.

La campagne se poursuit en 2024.

Prépare ton paiement avant de monter à bord.

Arrive 5 minutes avant l'heure prévue.

N'oublie pas de payer.

C'est facile, tous les modes de paiement sont acceptés.

Découvre d'autres bonnes habitudes



Des files d'attente moins longues

Mise en place en 2023 à la billetterie de la station Montmorency et financée par l'ARTM, la nouvelle borne de gestion des files d'attente permet d'améliorer l'expérience de la clientèle. Elle s'est avérée particulièrement utile lors des périodes de fort achalandage, comme durant la rentrée scolaire. En outre, la borne a permis à la STL de recueillir des données sur le temps d'attente et de traitement des demandes ainsi que sur le nombre d'usager-ères servi-es.

L'équipement comprend une borne de gestion de file connectée à des tablettes qui sont utilisées par les préposé-es à différents comptoirs. Ainsi, les client-es sont appelé-es à se rendre au guichet lorsque leur numéro est affiché sur les nouveaux écrans installés dans l'aire d'attente. Ces derniers permettent également à la STL de communiquer des informations en temps réel aux personnes présentes sur place.



Un réseau optimisé pour les Lavallois·es

En 2023, les déplacements sur le réseau de la STL à l'intérieur du territoire lavallois ont augmenté de manière considérable, revenant à 95 % du niveau de 2019, et de façon plus importante que les déplacements vers Montréal. Les ajustements apportés durant l'année visaient ainsi à répondre aux nouvelles demandes de la clientèle, mais aussi à celles des entreprises et des centres commerciaux établis dans les secteurs industriels, dont l'attractivité est fortement tributaire du transport en commun.

La STL a néanmoins dû répondre à l'achalandage croissant dans plusieurs secteurs alors que le contexte budgétaire n'était pas nécessairement favorable à l'ajout de nouvelles lignes. Toutefois, grâce à un effort colossal de ses équipes, la Société a réussi à optimiser certaines lignes d'autobus et, ainsi, à adapter son offre de service à la demande.

La ligne 48 a été prolongée en remplacement de l'ancienne ligne de taxi collectif T48, permettant ainsi d'améliorer l'accès au Méga Centre Val-des-Brises dans le quartier Saint-Vincent-de-Paul.

La ligne de taxi collectif T02 dans le secteur industriel Lite est venue compléter l'offre de la ligne T01 sur appel en fournissant un service régulier pour les personnes qui travaillent dans ce secteur.

Les horaires des lignes 43 et 70 ont été ajustés pour mieux répondre aux besoins des visiteur·euses et des travailleur·euses de l'Hôpital de la Cité-de-la-Santé.

La STL a combiné des portions des lignes 45 et 2 pour en créer une nouvelle : la ligne 345. Cette dernière vise à mieux desservir les personnes qui travaillent dans le parc industriel Centre. Ayant des horaires atypiques (tôt en journée ou tard en soirée), ces travailleur·euses peuvent désormais emprunter la 345 pour se rendre à la station Henri-Bourassa, ce qui facilite la correspondance avec les autobus de nuit de la Société de transport de Montréal (STM).



Afin d'améliorer l'accès à la station de métro Montmorency pour les travailleur·euses utilisant la 313, les horaires des lignes 313 et 26 à l'intersection du boulevard Notre-Dame et de la rue Montgolfier ont été optimisés pour faciliter les correspondances.

Les trajets des lignes 33 et 22-222 ont été modifiés à la suite d'aménagements effectués par la Ville de Laval dans certains secteurs.

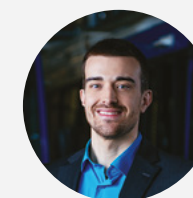
Un nouveau service de taxi collectif, la ligne T51, a été mis en place en remplacement de la ligne d'autobus 151 de février à mai 2023.

Les lignes scolaires ont été réorganisées pour une meilleure adéquation entre l'offre de service et les besoins de la clientèle.

Afin d'améliorer la liaison avec Montréal sur l'axe Pie-IX, la Société a optimisé les correspondances entre ses lignes et celles du service de la STM, dont le service rapide par bus (SRB) Pie-IX.

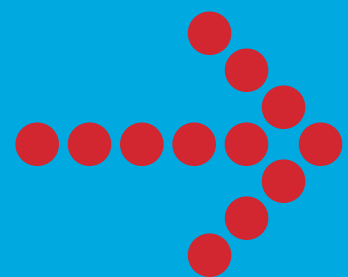
Enfin, la STL a dû augmenter la durée de plusieurs trajets à la suite de la mise en vigueur des nouvelles limites de vitesse réduites sur certaines voies de circulation.

Le défi en 2023 a été de trouver les meilleures solutions pour continuer de répondre à la demande croissante de la clientèle dans un contexte budgétaire exigeant. Nous avons dû nous réinventer et faire preuve d'imagination pour faire plus avec moins. Je crois que nous avons bien réussi à équilibrer le service afin de continuer à desservir le plus de personnes possible.



François Valiquette, chef, Planification opérationnelle du réseau





Le transport en commun comme vecteur d'inclusion sociale

La STL s'emploie à améliorer continuellement l'accessibilité de son réseau, de ses véhicules et même de ses communications. Ses initiatives ambitieuses en la matière, qu'encadre son *Plan de développement de l'accessibilité du transport collectif 2022-2026*, ont pour objectif de rendre tous les arrêts et tous les autobus accessibles aux personnes à mobilité réduite d'ici 2026, en plus de leur offrir des solutions pour voyager en toute sécurité et avec plus d'autonomie.

Un nouveau programme de mobilité inclusive

Depuis l'automne 2023, la STL participe au *Programme métropolitain – Mobilité inclusive*, élaboré avec ses partenaires du transport collectif de la grande région de Montréal, soit l'ARTM, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), exo, la STM et le REM. Il s'agit d'un programme d'apprentissage qui permet d'offrir plus d'autonomie et de flexibilité à la clientèle ayant des limitations motrices, intellectuelles, un trouble du spectre de l'autisme ou un

trouble du langage, afin qu'elle puisse utiliser le réseau régulier. Il comprend, entre autres, des modules de formation théorique en groupe et des entraînements individuels qui permettent aux personnes concernées de s'exercer à emprunter le transport collectif.

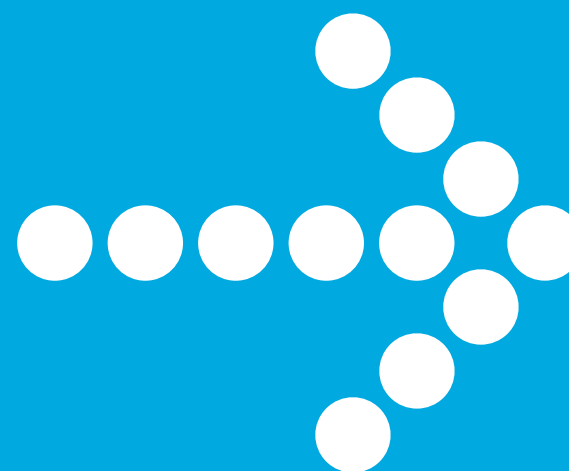
Cette initiative s'avère complémentaire au programme STL Compagnon, lancé en 2021. S'adressant à la même clientèle, ce dernier vise à offrir plus d'autonomie aux personnes à besoins particuliers grâce à une application mobile qui facilite leurs déplacements sur le réseau régulier.

Des nouvelles du transport adapté

En 2023, la Direction du service de TA a été transférée vers la Direction de la planification. Ce changement avait pour objectif de renforcer l'offre de TA en impliquant l'équipe de la planification dans le développement du réseau, et de permettre ainsi à la STL de mieux anticiper les besoins changeants de la clientèle et d'y répondre rapidement.

Par ailleurs, la STL a participé activement aux travaux initiés par l'ARTM visant l'optimisation du transport adapté. Le but est d'assurer une plus grande cohésion entre les différents services de transport adapté dans la région métropolitaine, sans qu'il y ait d'incidence pour les usager-ères. Le mandat du comité de travail, duquel la STL fait partie, consiste à optimiser les ressources pour améliorer l'efficacité opérationnelle à l'échelle de tout le territoire tout en maintenant la qualité du service.

En plus de ces projets, la Société s'est investie dans sa communauté à l'occasion de la Semaine lavalloise des aîné-es et de la Semaine québécoise des personnes handicapées, ainsi qu'auprès des femmes vivant avec un handicap et souhaitant fuir une situation de violence conjugale. D'ailleurs, la STL et l'Association lavalloise pour le transport adapté (ALTA) collaborent depuis quelques années pour garantir un transport gratuit et confidentiel à ces dernières.





Il y a encore
des choses à 1\$.



Le succès des tarifs spéciaux

Initiative smog

Cette année a marqué le 15^e anniversaire du programme d'alertes au smog de la STL, qui consiste à offrir à sa clientèle une journée au tarif spécial de 1 \$ le lendemain d'un avertissement de smog émis par Environnement Canada pour la région. Ce fut une saison sans précédent : 12 jours au tarif spécial ont été décrétés à la suite d'alertes au smog liées aux des feux de forêt qui ont fait ravage pendant l'été au Québec.

Par cette initiative, la Société encourage le choix du transport collectif plutôt que de l'auto solo, contribuant ainsi à améliorer la qualité de l'air. Résultat : en 2023, la STL a enregistré une hausse de 2,4 % d'achalandage sur son réseau durant ces 12 jours, ce qui représente environ 800 voitures de moins sur les routes pour chaque journée de smog.

Journée à 1 \$

Le 22 septembre 2023, la STL a invité la population à prendre l'autobus sur l'ensemble du réseau régulier pour sa journée annuelle à 1 \$. Cela a eu pour effet d'augmenter son achalandage de 2,9 %. Depuis son lancement en 2015, cette initiative, à l'instar des alertes au smog, vise à encourager l'adoption du transport collectif à la place de l'auto et à attirer une nouvelle clientèle à bord de nos autobus.

Offre des fêtes

Pendant la période des fêtes, soit du 23 décembre au 2 janvier, la navette 360 a permis à la clientèle de se déplacer au centre-ville de Laval gratuitement. Et, comme c'est le cas en tout temps, les enfants de 11 ans et moins montent à bord avec leurs parents ou une personne de 14 ans ou plus voyageaient gratuitement.





Orientation employé·es

La force de la STL repose d'abord sur son équipe mobilisée, compétente et tissée serrée. L'apport des employé·es à l'entreprise, tout comme leur bien-être et leur épanouissement professionnel, demeure au cœur des priorités de la STL, comme il est indiqué dans son plan de transition. En effet, par le biais de nombreuses initiatives, elle s'attache à renforcer sa ressource la plus précieuse en valorisant la collaboration, la reconnaissance, le développement et le sentiment d'appartenance de ses troupes.



Un effort conjoint pour la mobilisation

La STL souhaite avoir un impact positif et stimulant sur l'expérience de son personnel en adoptant des pratiques de gestion qui sont mobilisatrices et efficaces, rehaussant du même coup la participation, l'engagement et la motivation générale.

En 2023, elle a déployé le Comité permanent de mobilisation, composé de sept membres provenant de différentes directions. Le caractère hétérogène de ce comité permet de représenter toutes les unités administratives de l'entreprise afin que les projets de mobilisation percolent dans chaque service.

Deux grandes tournées de consultations interne sont aussi été réalisées. La STL a d'abord pris le pouls du niveau de mobilisation de tous les corps de métier qui la composent. Elle a ensuite recueilli des idées et des suggestions d'amélioration. Différents groupes d'employé·es ont été consultés tout au long de l'exercice.

Par la suite, les membres du Comité ont élaboré un plan d'action transversal, choisissant les initiatives que l'entreprise devrait privilégier à court, moyen et long termes. Afin de rallier l'ensemble des équipes dans un effort conjoint de mobilisation, chaque direction avait parallèlement la responsabilité d'établir son propre plan d'action, qui fait l'objet d'un suivi deux fois par an par le Comité et la Direction générale.

« Les démarches du Comité permanent de mobilisation envoient un message fort à nos équipes : celui de l'importance du bien-être et de l'expérience de nos collègues. Après tout, la contribution de chacun·e à la grande famille de la STL est absolument essentielle à notre offre de service. C'est pourquoi nous souhaitons favoriser un environnement qui valorise activement le travail de chaque individu pour lui permettre d'évoluer et de s'engager au meilleur de ses capacités dans notre mission quotidienne. »



Pascale Maltais, cheffe,
Développement organisationnel



Des communications internes adaptées

Les rencontres des Rendez-vous STL se sont poursuivies en 2023 dans une toute nouvelle formule. L'objectif était de rapprocher les gestionnaires des équipes et d'offrir des occasions de maillage et d'échanges encore plus enrichissants pour tout le personnel.

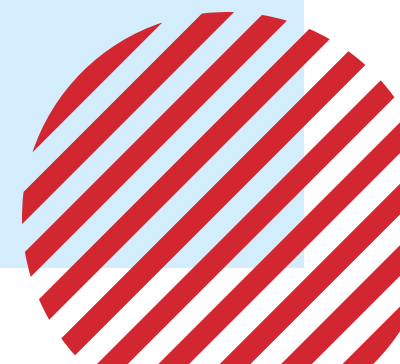
Dans la même veine, en vue d'améliorer les processus de communication interne dans le cadre de la grande transformation vers l'électrification, la Société a organisé un Café du monde, soit une consultation auprès de plusieurs employé·es. Mis en place avec l'aide d'une firme spécialisée en communication interne, cet exercice avait pour objectif d'inviter le personnel à échanger sur son expérience de travail à la STL dans le contexte de la transition vers l'électrification et à discuter des pratiques de communication interne.

De plus, la STL a mené d'autres rencontres pour mieux comprendre la perception qu'ont d'elle les membres de son personnel, y compris les directeur·rices, les superviseur·es et les contremaître·esses. Cela lui a permis d'enrichir sa vision quant aux enjeux internes de communication et d'émettre des recommandations pour améliorer ses pratiques en la matière dans le cadre de la transition vers l'électrification. L'année 2024 sera celle de la mise en œuvre d'un plan pour optimiser ses communications internes.

« Les employé·es sont au cœur de toutes nos activités. Dans le contexte changeant et délicat de la transformation de notre entreprise, il était nécessaire de trouver les meilleurs moyens de garder la motivation et l'engagement du personnel. Cela passe nécessairement par nos communications, fil conducteur de la mobilisation. »



Marie-Pier Kenney,
conseillère en communications,
Grands projets



La cafétéria fait peau neuve

Le 15 juin a eu lieu l'inauguration officielle du Terminus Café de la STL. La Société a eu l'idée de lancer en amont un concours à l'interne pour trouver le nom officiel de ce micromarché, qui présente une offre alimentaire diversifiée. La STL est fière d'avoir mis en place ce lieu convivial où il est agréable de se retrouver entre collègues le temps d'une pause ou d'un repas.



Le palmarès des années de service

Le 28 novembre, une activité de reconnaissance a été organisée pour les collègues qui célébraient leurs 25, 30, 35, 40, 45 et même 50 années de service à la STL, rien de moins! Le nom de ces personnes au dévouement indéfectible a été ajouté sur le nouveau mur de la reconnaissance, qui habille joliment le couloir devant l'entrée du Terminus Café.

La création de ce mur, qui sera mis à jour annuellement, est une initiative du programme de reconnaissance de l'entreprise, qui cherche toujours de nouvelles manières de valoriser les membres de son personnel. Sur le marché du travail actuel, où la concurrence est forte, c'est un honneur et un privilège pour la STL de pouvoir compter sur des employé·es aussi fidèles à sa mission.

On voulait reconnaître davantage nos collègues, leur loyauté, leur engagement et leur contribution à la belle aventure de la STL. Dans ce corridor central, qui lie nos principaux bâtiments, les employé·es reçoivent une visibilité bien méritée grâce à notre nouveau mur de la reconnaissance. D'autant plus que certain·es ont été témoin de l'évolution de l'entreprise au cours des cinquante dernières années, soit carrément depuis sa naissance : c'est toute une marque de confiance envers l'employeur!



Amélie Rollin,
conseillère en développement
organisationnel



Au rendez-vous des meilleures pratiques d'affaires

Le 23 novembre, la STL était présente au Salon MPA, le plus important événement portant sur l'amélioration continue et les meilleures pratiques d'affaires au Québec, organisé par le Mouvement québécois de la qualité. La Société y a présenté le succès de l'implantation du projet de gestion intégrée des documents (GID) au sein de son entreprise, réaffirmant l'excellence de ses pratiques de gestion.

Rappelons que, depuis 2022, la STL revoit sa gestion documentaire en vue de devenir un bureau sans papier. Grâce à cela, elle pourra faciliter l'accès à l'information, réduire le temps requis pour la repérer et uniformiser les méthodes de travail liées à la gestion documentaire.



Un passage remarqué au congrès de l'AQTr

Plusieurs représentant-es de la Direction de la planification et du développement étaient présents au 57^e congrès de l'Association québécoise des transports (AQTr). Ces employé-es ont participé à des échanges instructifs sur les pratiques et la réalité du transport avec d'autres expert-es du domaine. Ils et elles ont notamment présenté de nouveaux indicateurs pour améliorer le travail des chauffeur-euses d'autobus ainsi que des statistiques sur les habitudes de la clientèle du transport collectif après la pandémie.



La STL valorisée à une tribune de renom

Au mois de juillet, la Direction de la planification et du développement a participé à la prestigieuse conférence internationale sur la recherche en transport *World Conference on Transport Research*. Elle y a présenté un portrait de la nouvelle mobilité des Lavallois-es et de la nouvelle méthode de prévision de l'achalandage développée par la STL. En participant à cette conférence aux côtés d'autres acteur-rices notoires du transport public d'ailleurs, la STL a contribué au rayonnement de l'expertise québécoise en analyse et en modélisation appliquées dans l'industrie.

Une entreprise engagée dans sa communauté

La STL est fortement ancrée dans la communauté lavalloise, non seulement parce qu'elle y joue un rôle primordial en matière de transport durable, mais aussi parce qu'elle contribue à la société grâce au précieux engagement de ses employé-es.

Collecte de fonds

Le comité Boomerang, fondé en 2002 par des employé-es de la STL, organise annuellement une collecte de fonds au profit du Centre de bénévolat et moisson Laval. Ce dernier distribue dans les écoles des collations santé aux élèves dans le besoin. Grâce à cet engagement, la STL a réussi à récolter 13 000 \$ pour le programme de déjeuners-collations du Centre en 2023.



Collecte de denrées

Pour la première fois de son histoire, l'entreprise a organisé une collecte de denrées alimentaires destinées aux paniers de Noël du Centre de bénévolat et moisson Laval. La collecte a été effectuée dans un premier temps auprès de l'ensemble du personnel de la STL. S'en est suivie une collecte publique au terminus Le Carrefour le 24 novembre lors de laquelle la population lavalloise était invitée à venir remplir un autobus de denrées pour les familles dans le besoin.

Grâce à la générosité de son personnel et des Lavallois-es, la STL a pu remettre à l'organisme 50 grandes boîtes de denrées, ce qui représente plus d'une tonne (1 229 kg) de nourriture! Elle a également amassé plus de 1 000 \$, qu'elle a remis au Centre de bénévolat et moisson Laval.

La STL est extrêmement fière du succès remporté par la première édition de son initiative philanthropique. Grâce à la solidarité de ses employé-es et des Lavallois-es, elle figure parmi les trois plus importants donateurs du Centre.

Campagne Centraide

Chaque année, la STL amasse des fonds au bénéfice de l'organisme Centraide. C'est avec fierté que le 6 décembre 2023, elle a remis un don de 54 000 \$, une somme récoltée auprès de ses employé-es, dépassant ainsi son objectif annuel de 50 000 \$!

À la rencontre des aînés-es

La STL a tenu un kiosque lors du grand spectacle de la Semaine lavalloise des aînés-es, un événement qui, tous les ans, met en lumière la contribution essentielle des personnes âgées à Laval. Le personnel présent a pu rencontrer les participant-es dans un environnement festif et les sensibiliser aux solutions de transport collectif qu'offre la STL.

Pour l'inclusion et pour les femmes victimes de violence conjugale

Le 3 juin, la STL a eu le plaisir de participer à la Semaine québécoise des personnes handicapées au parc Bernard-Landry, où elle a fait de la sensibilisation tout en soulignant l'occasion auprès des participant-es. Cet événement a permis à la STL de renforcer son engagement envers l'inclusion et l'accessibilité du transport collectif pour les personnes handicapées.

Enfin, le 9 novembre, la STL s'est rendue au lancement de la campagne de visibilité du projet Femmes, violences et handicaps. La Société tenait à réitérer son engagement dans cette cause qui lui tient à cœur, car elle a la ferme conviction que le transport collectif est un important vecteur d'émancipation sociale et d'autonomisation des individus.

Nous avons voulu transposer à l'externe cette initiative de collecte de fonds annuelle, à laquelle participent depuis plusieurs années l'ensemble de nos collègues. Nous avons été ravis-es de voir que les Lavallois-es étaient au rendez-vous en si grand nombre. Les gens ont fait preuve de beaucoup de générosité! Ce projet de collecte de fonds et de denrées témoigne de la volonté de la STL d'en faire davantage pour la communauté lavalloise, parce qu'elle sait combien les petits gestes peuvent faire une grande différence.



Nathalie Vaillancourt,
conseillère, communications



Orientation électrification

La transition de la STL vers un parc d'autobus entièrement électrique d'ici 2040 engage ses équipes dans une transformation de l'ensemble des systèmes, des infrastructures, des pratiques et des compétences à l'œuvre. La Société suit d'ailleurs un échéancier très serré, guidé par l'ambitieux *Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement du Québec*.

Il s'agit du plus vaste chantier que l'entreprise ait connu et pour lequel toutes les équipes sont mises à contribution. Dans un avenir pas si lointain, des autobus électriques à zéro émission sillonneront les routes de Laval, transportant confortablement les personnes vers leurs destinations sans polluer l'air. La STL espère que cela incitera encore davantage de Lavallois-es à faire le choix du transport collectif pour se déplacer.



L'arrivée imminente des nouveaux autobus

En 2023, le gouvernement du Québec a annoncé l'octroi d'un contrat qui permettra à la STL de commander 53 nouveaux autobus à propulsion électrique de la firme canadienne Nova Bus d'ici 2026. La Société aura également la possibilité d'acquérir jusqu'à 41 véhicules supplémentaires, au besoin. Les futurs autobus, d'une longueur de 12 mètres, répondent encore mieux aux exigences environnementales grâce à une plus grande capacité de batterie et d'autonomie ainsi qu'à un rayon de braquage réduit.

Cette commande fait partie d'un appel d'offres regroupé pour l'acquisition par les sociétés de transport du Québec de 1 200 véhicules, appel d'offres qui a été lancé au printemps 2022 par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et piloté par la STM. Il s'agit d'une étape charnière dans la transformation de la STL vers l'électrification de son parc d'autobus. Les nouveaux véhicules électriques viendront s'ajouter aux 10 autres qui sont déjà en service à Laval depuis l'été 2021.

Mieux comprendre l'électrification

L'équipe du Bureau de la transformation vers l'électrification de la STL a organisé, au mois de juin, la toute première édition du Forum de la transformation, qui s'est déroulé sous le signe du partage et de la curiosité.

Ce forum a été l'occasion d'interagir directement avec les équipes impliquées dans les travaux de planification et de réalisation de la transformation vers le tout électrique. Les participant-es étaient invité-es à poser des questions sur l'électrification et sur le service de demain. L'objectif était de leur permettre de mieux comprendre les rouages et l'impact de ce projet majeur sur leurs activités et de se l'approprier. Cette initiative fait partie des efforts de communication visant à mobiliser les employé-es dans le cadre du virage organisationnel qu'opère actuellement la STL.



Orientation financement et développement du transport collectif

Pleinement engagée dans son rôle de leader de la mobilité durable, la STL conscientise les différents paliers gouvernementaux sur les enjeux du transport collectif et sur les priorités de financement qui y ont trait. Dans un contexte économique difficile, exacerbé par les pertes de revenus liées à la pandémie et les efforts du virage électrique, une aide publique mieux planifiée permettrait de pérenniser le transport en commun et de répondre encore plus efficacement aux besoins réels de la clientèle.

La Société collabore aussi activement avec la Ville de Laval en vue de développer des projets structurants. Ces derniers encourageraient non seulement la mobilité durable et active, mais ils permettraient aussi de lutter contre la congestion automobile. Ils relieraient en outre plus efficacement les quartiers tout en favorisant un environnement et un milieu de vie plus sains aux Lavallois-es.



Une année difficile en matière de financement

Dans un contexte de grandes restrictions budgétaires, la STL a dû déployer d'immenses efforts en 2023 pour faire face à la transition électrique et aux défis de la relance postpandémie. L'aide financière d'urgence de 400 M\$ octroyée par Québec aux sociétés de transport public a certes permis d'apporter de l'eau au moulin. Toutefois, cet appui ponctuel demeure circonstanciel et ne s'inscrit pas dans une vision à long terme du transport collectif, dont le secteur aurait tant besoin.

Depuis 2019, année du lancement du Chantier sur le financement de la mobilité initié par le gouvernement du Québec, la STL défend, avec l'appui de la Ville de Laval, l'instauration d'un cadre financier qui soit suffisant, pérenne et indexé sur un minimum de cinq ans. En effet, ce cadre permettrait une plus grande prévisibilité pour offrir à la clientèle lavalloise un service qui répond véritablement à tous ses besoins de mobilité.

Participation aux consultations gouvernementales

L'enjeu du financement a fait l'objet d'une consultation, à laquelle la STL a répondu présente le 3 avril 2023. Menée par la vice-première ministre et la ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault, la consultation

a permis d'échanger de manière constructive sur les principaux enjeux, sur des pistes d'optimisation et des sources de financement à privilégier en vue de la préparation d'un cadre financier pérenne pour le transport collectif. À l'issue de cette consultation, Québec a déposé ses premières conclusions à l'automne 2023. Des démarches devraient être amorcées au cours des prochains mois, notamment pour mettre sur pied un comité d'optimisation avec les principales parties prenantes.

Depuis la pandémie, les sociétés de transport se butent à des difficultés de financement conjoncturelles, exacerbées par une problématique structurelle qui s'est amplifiée. En outre, la volonté gouvernementale de mener un virage électrique à vitesse grand V met beaucoup de pression sur les ressources et les finances des sociétés de transport. Or, ce virage ne doit pas se faire au détriment de l'exploitation actuelle des réseaux et du maintien des actifs.

La STL souhaite trouver des solutions durables pour développer son offre de transport collectif et diminuer la part modale de l'automobile dans les choix de déplacements sur son territoire. Mais cela nécessite de la volonté politique et des engagements concrets à la hauteur des ambitions gouvernementales en matière de développement durable.

Un effort conjoint d'optimisation budgétaire

Dans le courant de l'été, la STL était invitée à participer à la réflexion de l'ARTM quant à la performance du transport en commun dans la grande région de Montréal et, plus particulièrement, à l'optimisation budgétaire. La STL mène déjà un exercice annuel rigoureux pour resserrer ses dépenses et assurer une gestion responsable de son budget. Dans une optique similaire, les discussions avec l'ARTM, auxquelles ont pris part les autres sociétés de transport public de la région montréalaise, auront permis de cerner des pistes d'optimisation récurrentes qui pourront être mises en œuvre au cours des prochaines années.

Par ailleurs, cette réflexion a aussi été l'occasion pour les sociétés de transport d'analyser, entre autres, la révision du service en fonction de la demande, la gestion des grands projets, la mutualisation de l'offre, les processus d'électrification et les ressources humaines.



Un partenaire incontournable dans le développement du territoire lavallois

Depuis plus de 50 ans, la STL travaille en partenariat étroit avec la Ville de Laval pour élaborer des projets structurants sur l'île Jésus. En accord avec le *Plan climatique – Horizon 2035* de la Ville, la Société développe une offre visant à augmenter la part modale du transport collectif dans la région et à encourager la mobilité durable et active auprès des Lavallois-es.

Grâce aux investissements prévus dans le *Plan québécois des infrastructures 2023-2033*, la Société a pu poursuivre le travail pour le projet de déploiement d'un service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Notre-Dame/de la Concorde et mettre en place un nouveau bureau pour le projet de SRB sur le boulevard Saint-Martin.

Dans une prochaine étape, un dossier d'opportunité sera déposé à la Ville pour le SRB Notre-Dame/de la Concorde. Il permettra d'étudier les modalités de déploiement d'un tel service sur cet axe routier et d'en évaluer les coûts et les bénéfices. Ce projet de SRB est d'une grande importance sur cet axe où, chaque jour, les autobus de la STL effectuent déjà près de 600 voyages, engendrant plus de 13 300 déplacements.

En somme, les projets de SRB ouvrent la voie à la création de nouvelles initiatives structurantes dans la région. L'objectif serait de faciliter les déplacements d'est en ouest sur le territoire, de relier les quartiers entre eux et de desservir de façon plus fluide les zones industrielles.



Photo : Julien Perron-Gagné

Les efforts de la STL récompensés

Les prix reçus en 2023



Pour ses autobus électriques

À l'occasion du Gala annuel des Grands Prix d'excellence en transport de l'AQTr, la STL a remporté un prix pour la mise en service de ses autobus électriques dans la catégorie « Développement durable et transition énergétique ». Cette distinction reconnaît l'engagement pluriannuel de la Société envers la carboneutralité et le développement d'une mobilité plus durable sur le territoire de Laval.

Pour son programme d'alertes au smog

Dans le cadre de son colloque annuel, l'ATUQ a décerné à la STL un prix pour son programme d'alertes au smog. Cette reconnaissance souligne les efforts des équipes de la STL pour mettre en place cette initiative, qui consiste à réduire le tarif le lendemain d'un avertissement de smog pendant l'été.



Pour le Programme métropolitain – Mobilité inclusive

Lors du 19^e Gala des Prix Guy-Chartrand de Trajectoire Québec, la Société a fait partie des lauréats d'un prix collectif dans la catégorie « Développement et amélioration des services de transport collectif – Volet grand transporteur » pour le *Programme métropolitain – Mobilité inclusive*, aux côtés de l'ARTM et des autres sociétés de transport de la région métropolitaine.

Pour l'engagement de ses employé·es

La STL a obtenu la première place dans la catégorie des moyennes entreprises de la région métropolitaine à l'occasion du Défi sans auto solo 2023, organisé par MOBA / Mobilité Alternative. Ce défi annuel encourage le personnel à adopter des modes de transport actifs et collectifs dans ses déplacements quotidiens. Les employé·es de la STL ont ainsi démontré leur dévouement pour la mobilité durable à Laval, témoignant une fois de plus de l'esprit d'équipe qui règne dans l'entreprise.



Nos résultats

Pour s'améliorer, il faut d'abord se connaître soi-même.

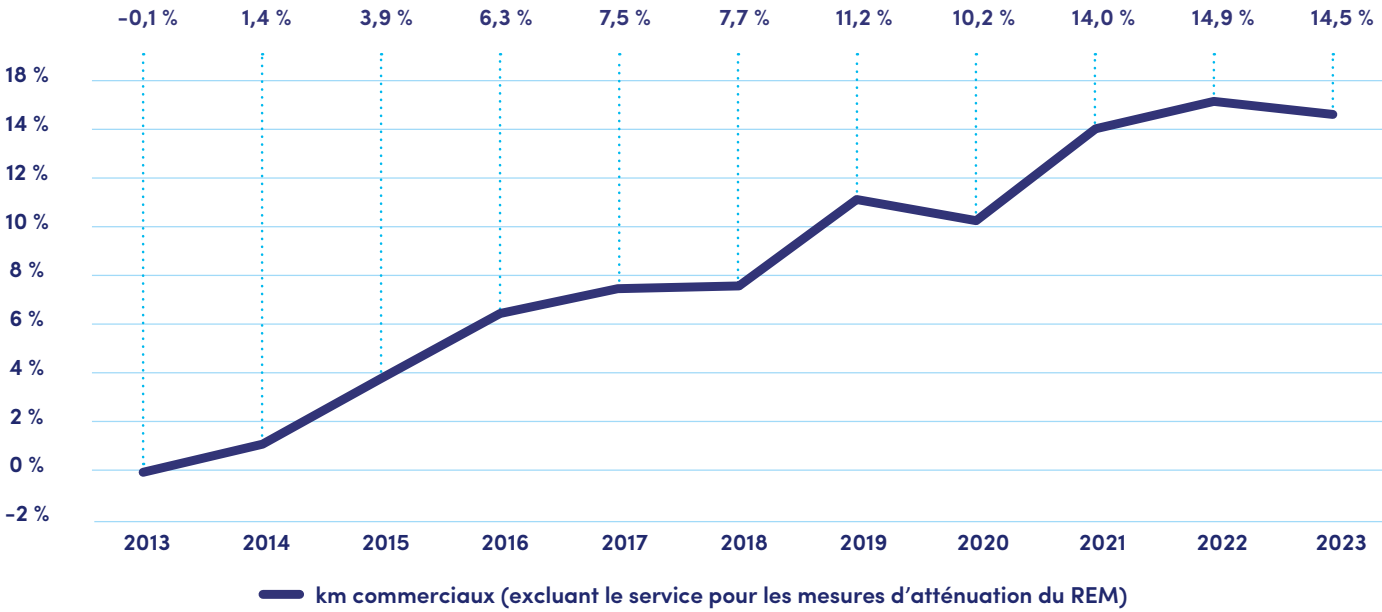
Engagée à offrir à sa clientèle un service de transport collectif de qualité, performant, innovant et évoluant selon les besoins en mobilité, la STL se dote d'outils pour mesurer ses accomplissements et sa performance.

Chaque année, elle suit ses résultats en fonction des cibles établies dans son plan stratégique. En 2023, ces cibles ont été mises à jour dans le cadre du travail d'élaboration du *Plan stratégique organisationnel de transition 2023-2025*. Outre la mesure de l'achalandage, de la ponctualité et de la satisfaction de la clientèle, sont notamment évaluées la productivité et la qualité du service à la clientèle. La description, la méthode de calcul et les explications détaillées de chaque indicateur sont accessibles sur le site Web.

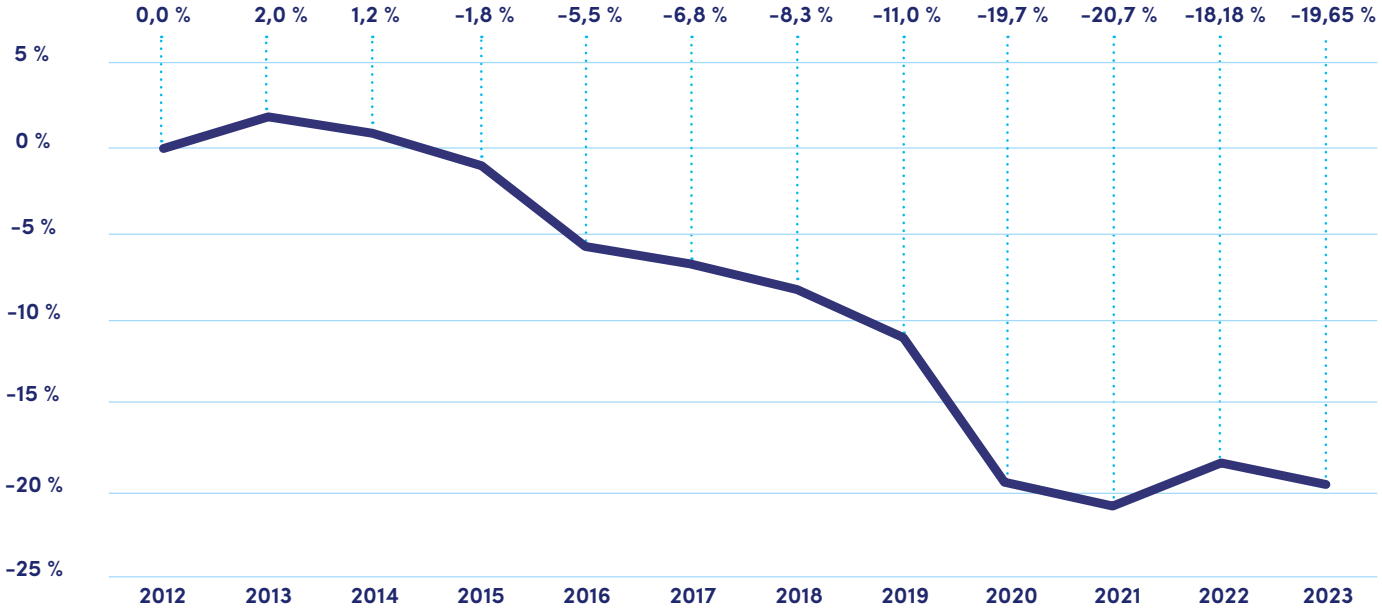
<https://stlaval.ca/a-propos/diffusion/indicateurs>

Indicateurs de performance

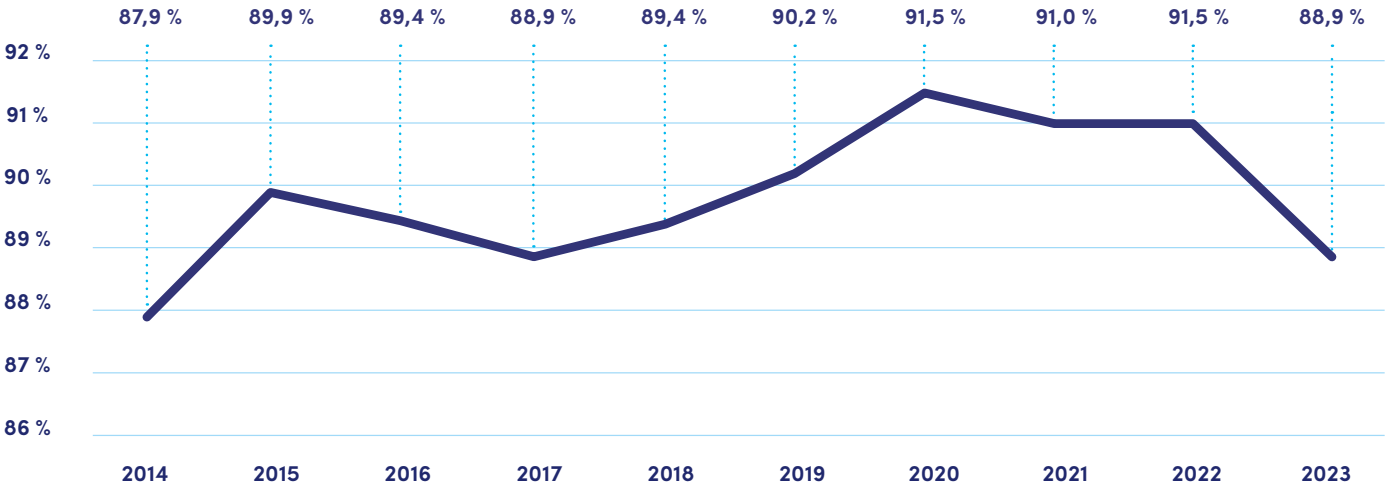
Accroissement de l'offre de service depuis 2012



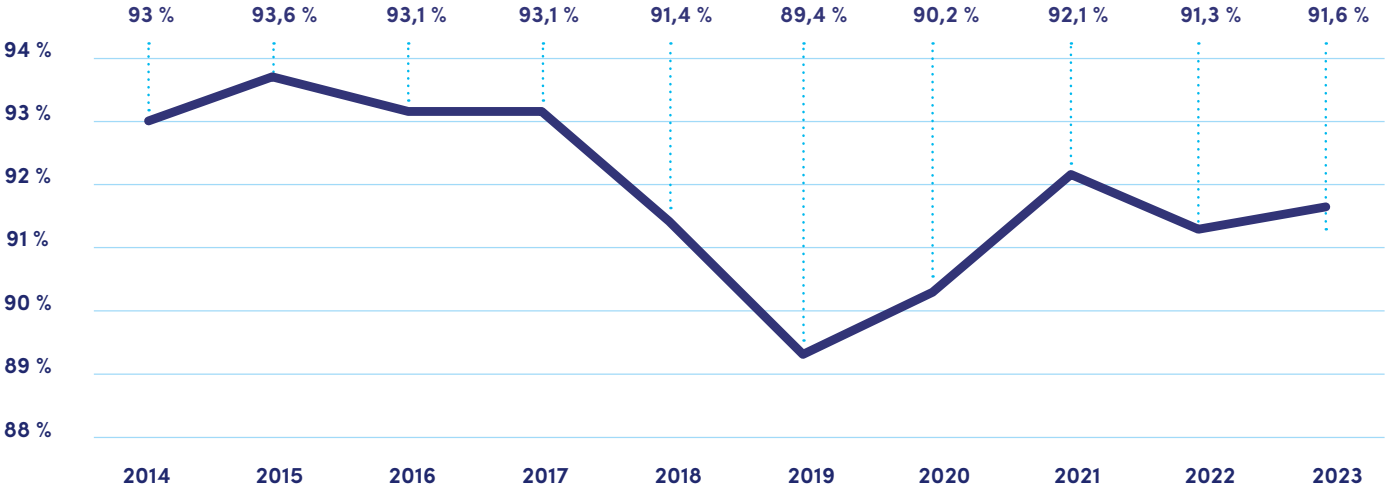
Taux d'émission des GES par 100 km parcourus



Ponctualité du service de transport régulier

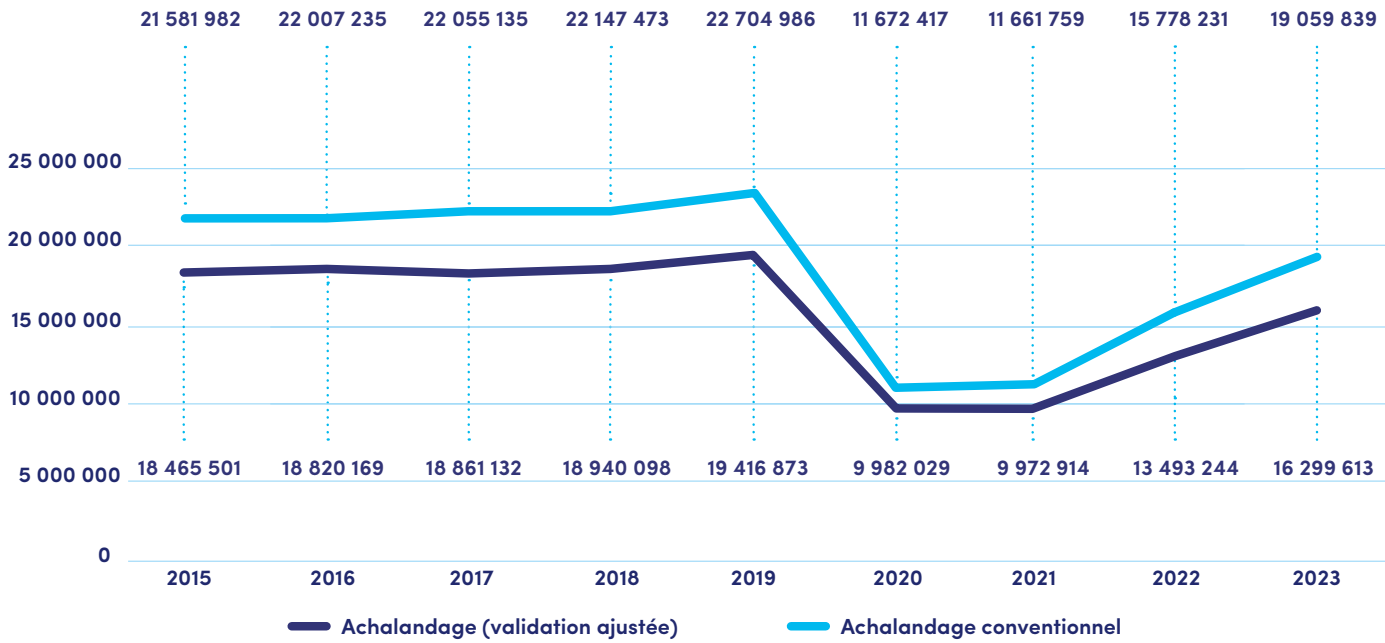


Ponctualité du service de transport adapté

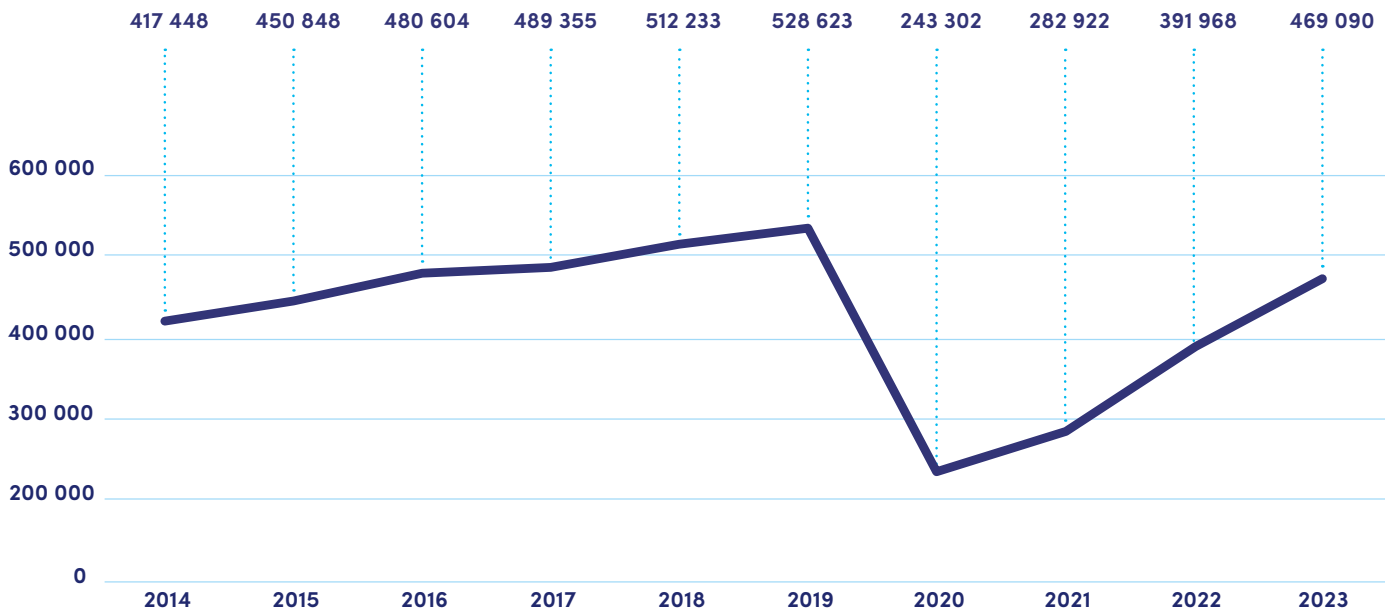


Indicateurs de performance

Achalandage du service de transport régulier (en nombre de déplacements)



Achalandage du service transport adapté (en nombre de déplacements)



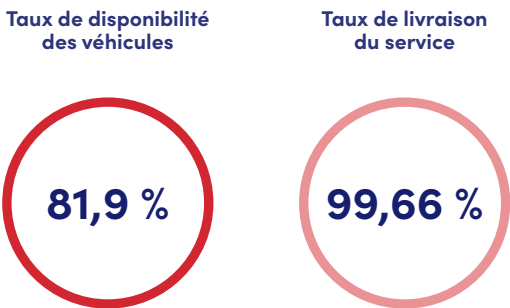
Qualité du service



Environnement



Livraison du service



Productivité



- Objectif atteint
- Objectif non atteint
- Objectif presque atteint
- Non mesuré

The background features a large light blue shape on the left, a dark blue area on the right, and a red shape at the bottom right. A white document icon is partially visible at the bottom center.

Gouvernance

Les membres du conseil d'administration

Le conseil d'administration de la Société de transport de Laval est composé de cinq membres du conseil municipal de la Ville de Laval, de deux membres indépendants ainsi que de deux résidents lavallois, soit un usager des services de transport en commun et un usager des services adaptés aux besoins des personnes vivant en situation de handicap. Toutes ces personnes sont désignées par le conseil municipal de la Ville de Laval.

Dans le cadre de leur mandat, les membres du conseil d'administration ont plusieurs responsabilités, dont :

- Administrer la STL et effectuer un suivi général de la STL, afin de s'assurer du respect de sa mission de même que des lois et règlements applicables;
- Fournir les orientations stratégiques de la STL et se prononcer sur ses enjeux stratégiques, notamment quant à l'offre de service de transport, l'organisation des services et les contrats conclus par la STL;
- Contribuer activement aux discussions et aux décisions du conseil d'administration en partageant leur expertise avec les autres administrateurs, notamment par rapport à l'ensemble des modes de transport collectif, à la mobilité durable, à la qualité et à la performance du service de transport collectif et aux besoins de la communauté lavalloise ;
- Assurer une gestion compétente des risques reliés à l'exploitation d'une société de transport en commun;
- Approuver le budget annuel de la STL et adopter les politiques du conseil d'administration.



Jocelyne Frédéric-Gauthier
Présidente et conseillère
municipale d'Auteuil



Vasilios Karidogiannis
Vice-président et conseiller
municipal de l'Abord-à-Plouffe



Aline Dib
Administratrice et conseillère
municipale de Saint-Martin



Pierre Brabant
Administrateur et conseiller
municipal de Vimont



Seta Topouzian
Administratrice et conseillère
municipale de Renaud



Michel Reeves
Administrateur et usager
du transport régulier



Dory Jade
Administrateur et usager
du transport adapté



Suzanne Savoie
Administratrice et présidente
du comité d'audit et des finances



Mélanie Martel
Administratrice et présidente du
comité de gouvernance, d'éthique
et de ressources humaines

Rémunération des membres du conseil d'administration en 2023

Nom	Titre	Revenu d'emploi 2023 T4	Assurances vie et santé (employeur)	Régime de retraite (employeur)
Jocelyne Frédéric-Gauthier	Présidente	44 359,98 \$	- \$	7 863,38 \$
Vasilios Karidogiannis	Vice-président	23 472,00 \$	- \$	4 160,70 \$
Suzanne Savoie	Administratrice	26 984,97 \$	- \$	- \$
Mélanie Martel	Administratrice	25 234,97 \$	- \$	- \$
Dory Jade	Administrateur	23 034,97 \$	- \$	- \$
Aline Dib	Administratrice	20 960,00 \$	- \$	3 715,26 \$
Michel Reeves	Administrateur	20 734,97 \$	- \$	- \$
Pierre Brabant	Administrateur	20 560,35 \$	- \$	3 644,35 \$
Seta Topouzian	Administratrice	20 060,71 \$	- \$	3 555,71 \$

Comités statutaires

1. Comité d'audit et des finances

Composition et mandat

Le comité est formé de quatre membres, soit trois employeur parmi les membres du conseil d'administration et une personne externe à la STL sans droit de vote.

Membres du CA

Mme Suzanne Savoie
Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier
M. Dory Jade

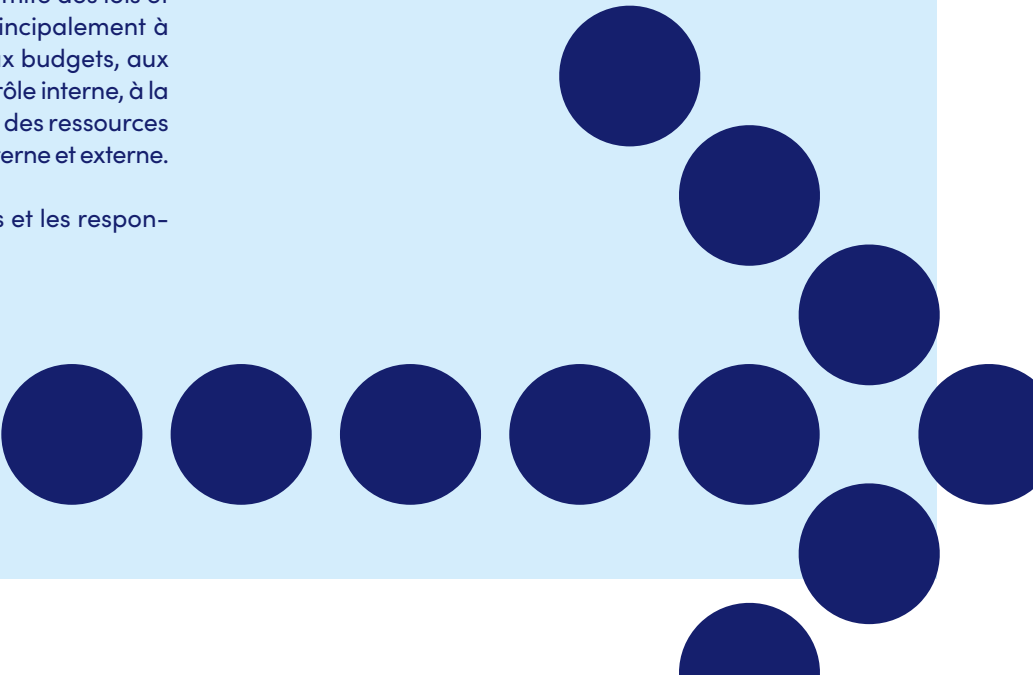
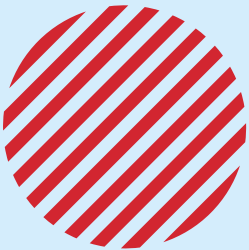
Membre externe

M. Jean-François Bédard

Le comité a pour mandat de veiller à une saine gouvernance financière de la STL et à la conformité des lois et règlements applicables. Il s'intéresse principalement à l'intégrité de l'information financière, aux budgets, aux états financiers, aux mécanismes de contrôle interne, à la gestion des risques, à la gestion optimale des ressources financières ainsi qu'à la fonction d'audit interne et externe.

En particulier, le comité a les obligations et les responsabilités suivantes :

- Audit interne
- Audit externe
- Finances
- Gestion des risques
- Signalement d'irrégularités





Audit interne

- Veiller à ce que la structure organisationnelle procure à l’auditeur-trice interne l’indépendance requise et à ce que les ressources nécessaires soient à sa disposition pour remplir efficacement son rôle.
- S’assurer que le travail d’audit interne est exécuté de façon appropriée en cohérence avec les orientations qu’il aura déterminées ou de celles que le conseil lui aura indiquées et en respectant les bonnes pratiques et les principes de la fonction d’audit interne en matière d’objectivité, d’intégrité, de compétence et de confidentialité.
- Assurer la suffisance et l’efficacité des contrôles internes et informer le conseil quant aux irrégularités importantes observées et aux faiblesses majeures du contrôle interne à l’intérieur des mandats d’audit exécutés dans l’année.
- Contribuer au recrutement et recommander au conseil la nomination ou la révocation du contrat de l’auditeur-trice interne.
- Examiner et recommander le plan pluriannuel d’audit ainsi qu’un calendrier annuel de réalisation des travaux d’audit interne.
- S’assurer que les plans de travail couvrent l’ensemble des activités de la STL en fonction d’une évaluation des risques et qu’ils tiennent compte des besoins d’information du conseil et des priorités de la STL, le comité devant accorder une attention toute particulière à la nature et à l’étendue du travail d’audit proposé dans une perspective d’optimisation des ressources, d’évaluation des risques et de saine gestion des budgets octroyés.
- Prendre connaissance du rapport annuel de l’auditeur-trice interne de la STL, étudier les rapports d’audit, évaluer et exercer un suivi sur les recommandations formulées, les risques évalués et les plans d’action présentés par les gestionnaires dans la mise en œuvre de mesures correctrices.
- Confier à l’auditeur-trice interne de la STL la réalisation de toute étude ou analyse particulière que le comité juge nécessaire d’obtenir ou qui a fait l’objet d’une demande par le conseil ou la direction.

- Rencontrer l’auditeur-trice interne en l’absence de la direction au besoin.
- Faire rapport au conseil des activités du comité et formuler des recommandations, s’il y a lieu.

Audit externe

- Adresser au conseil ses recommandations quant à la nomination, reconduction ou changement de l’auditeur-trice externe ou à la reconduction de son contrat.
- Examiner et recommander le plan d’audit annuel dressé par l’auditeur-trice externe, la lettre de mission et les honoraires qui y sont reliés.
- S’assurer que les activités comptables de la STL sont réalisées conformément à un système de contrôles internes de qualité qui a pour objet de fournir une assurance raisonnable que les états financiers publiés donnent une image fidèle de la STL et ne contiennent pas de fausses informations.
- Passer en revue les états financiers annuels consolidés vérifiés et, à cette fin, examiner avec la direction et l’auditeur-trice externe externes les principes et les méthodes comptables appliqués, les risques d’anomalies importantes dans les états financiers et la détermination du seuil de signification.
- Recommander au préalable tous les services à obtenir d’un-e auditeur-trice externe, incluant les mandats pour tout service autre que ceux d’audit; le comité peut déléguer cet exercice de recommandation à l’un-e de ses membres qui devra les présenter au comité lors de sa prochaine réunion.
- S’assurer de l’indépendance effective et apparente de l’auditeur-trice externe.
- Examiner la lettre de recommandations de l’auditeur-trice externe et assurer le suivi des mesures correctrices prises par la direction.
- Rencontrer l’auditeur-trice externe en l’absence de la direction pour discuter notamment de l’environnement de contrôle et de la collaboration de la direction et s’assurer, entre autres, que la portée et l’étendue de ses travaux ainsi que la communication de ses résultats n’ont pas fait l’objet de restrictions.

Finances

- Assurer le suivi du processus budgétaire de la STL.
- Donner ses recommandations en matière de gestion financière et de systèmes d’information.
- Assurer le suivi de la gestion du portefeuille de projets.
- Faciliter, tant pour le conseil que pour l’ensemble des partenaires financiers de la STL, l’approbation de ses cadres financiers annuels et pluriannuels.
- Veiller à ce que des systèmes financiers, de contrôle interne et d’informations de gestion soient en place et fonctionnent de façon satisfaisante.

Gestion des risques

- S’assurer que de saines politiques, procédures et pratiques soient mises en œuvre pour gérer les principaux risques liés aux activités de la STL.
- S’assurer de la mise en place des systèmes et processus appropriés de gestion des risques visant à identifier et à contrôler les risques de façon efficace.
- Recevoir les faits saillants de la gestion intégrée des risques.

Signalement d’irrégularités

- Avoir une compréhension suffisante des risques de fraude (incluant erreurs et irrégularités aux états financiers) auxquels la STL est exposée.
- Voir à l’établissement d’une politique et de procédures concernant la réception, la conservation et le traitement des plaintes reçues par la STL au sujet de l’intégrité comptable et financière du contrôle interne et de l’audit, le comité devant s’assurer de la mise en œuvre de cette politique et de la revoir périodiquement.

Le comité d’audit et des finances a tenu six rencontres en 2023.



2. Comité gouvernance, éthique et ressources humaines

Composition et mandat

Le comité est formé de quatre membres, soit trois personnes choisies parmi les membres du conseil d'administration et une personne externe à la STL sans droit de vote.

Membres du CA

Mme Mélanie Martel
Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier
Mme Aline Dib

Membre externe

M. Christian Proulx

Ce comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gouvernance et d'éthique ainsi qu'en matière de gestion des ressources humaines à la STL et de formuler les recommandations appropriées en regard de ces aspects.

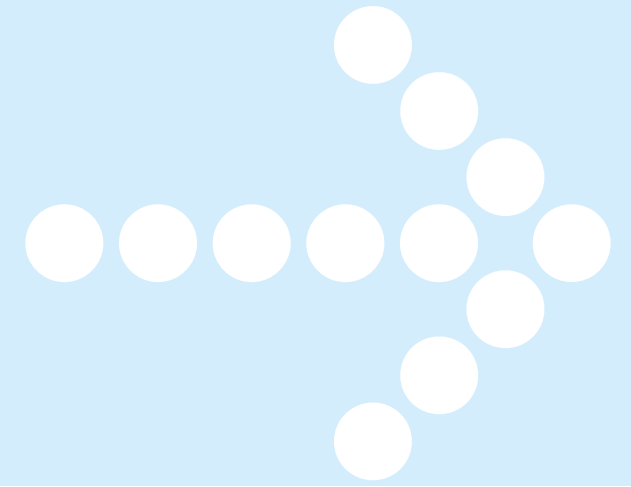
En particulier, le comité a les obligations et les responsabilités suivantes en lien avec la gouvernance et l'éthique :

- Examiner et recommander les règles de gouvernance, les lignes directrices en matière de régie d'entreprise et les codes d'éthique pour la conduite des affaires de la STL, notamment sur le plan du fonctionnement et du rendement du conseil.
- Recevoir annuellement le rapport de l'auditeur-trice interne concernant l'analyse des déclarations d'intérêts et le traitement de toute demande ou dénonciation découlant de l'application des codes d'éthique.
- Examiner les mécanismes qui encadrent la prise de décision.
- Assurer le suivi des décisions relatives à la gouvernance institutionnelle métropolitaine.
- Recommander au conseil les mandats et la composition de ses comités.
- Formuler au conseil les recommandations appropriées.

En particulier, le comité a les obligations et les responsabilités suivantes en lien avec la gestion des ressources humaines :

- Étudier et recommander au conseil toute politique ou orientation en matière de rémunération, de conditions de travail, de relations de travail, de santé et sécurité et de planification de la main-d'œuvre.
- Étudier et évaluer annuellement le rendement du directeur général par rapport aux objectifs individuels et d'entreprise spécifiques préétablis et recommander sa rémunération annuelle à l'intérieur des paramètres établis par le conseil.
- Assurer le suivi du plan de renouvellement de la main-d'œuvre.
- Évaluer le programme d'équité à l'emploi.
- Assurer un suivi des mandats de négociation des conventions collectives.
- Assurer un suivi des mesures découlant de l'Engagement en matière de diversité et d'inclusion de la STL ayant des incidences sur la gestion des ressources humaines.
- Formuler au conseil les recommandations appropriées.

Le comité gouvernance, éthique et ressources humaines a tenu quatre rencontres en 2023.



Rémunération des cinq dirigeant·es de la STL les mieux rémunéré·es en 2023

Nom	Titre	Revenu d'emploi 2023 T4	Assurances vie et santé (employeur)	Régime de retraite (employeur)	Nb de semaines de vacances selon contrat de travail
Guy Picard	Directeur général – retraité (Retraite le 1 ^{er} juillet 2023)	348 876,96 \$	4 106,24 \$	16 039,43 \$	7
Josée Roy	Directrice générale	259 725,25 \$	6 618,51 \$	24 268,57 \$	6
Pierre Lavigueur	Directeur adjoint	232 329,91 \$	6 520,72 \$	21 902,53 \$	6
Kathy Dumortier	Directrice exécutive	223 381,38 \$	6 467,96 \$	20 707,41 \$	6
Christine Gauvreau	Directrice exécutive	203 410,67 \$	6 389,71 \$	18 970,95 \$	6

Les membres du comité de direction



Josée Roy
Directrice générale



Pierre Lavigueur
Directeur général adjoint,
Stratégie et innovation



Julie Tremblay
Directrice principale,
Communications et expérience client



Louis Szabo
Directeur principal,
Infrastructures



Katlyne Amyot
Directrice principale,
Budget et finances



Pierre Savage
Directeur exécutif,
Exploitation



Kathy Dumortier
Directrice exécutive,
Administration et planification
d'entreprise



Christine Gauvreau
Directrice exécutive,
Expérience client



Djénane Laurent
Directrice principale,
Gestion de portefeuilles



Ionela Chiriac
Directrice principale,
Technologies de l'information



Lynn Boivin
Directrice principale,
Bureau de la transformation
vers l'électrification



Mélanie St-Pierre
Directrice principale,
Entretien et ingénierie



Silvana Cutrone
Directrice principale,
Transport et qualité du service



Sylvain Boudreau
Directeur principal,
Planification et développement



Nicholas Larocque
Directeur,
Approvisionnement et
gestion du matériel



Josée Prud'homme
Directrice principale,
Ressources humaines



Pierre Côté
Directeur principal,
Affaires juridiques
et secrétaire corporatif

États financiers 2023

.....

États financiers 2023

TABLES DES MATIÈRES

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE.....	69
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	70
ÉTAT DES RÉSULTATS.....	74
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	75
ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATIONS.....	76
ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE.....	77
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE	78
NOTES COMPLÉMENTAIRES	79
ANNEXE A – DETTE À LONG TERME.....	106
ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET	107
ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	108
ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES	109
ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ.....	110

États financiers 2023

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers de la Société de transport de Laval (ci-après « la Société ») 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 méthodes comptables appropriées et qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public applicables aux administrations locales. Ces Normes sont recommandées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de CPA Canada.

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

Le conseil d’administration s’acquitte de sa responsabilité relative aux états financiers, principalement par l’intermédiaire de son comité d’audit et des finances. Ce dernier est composé de membres du conseil d’administration et d’un membre externe. Ce comité rencontre la direction, l’auditeur interne, la vérificatrice générale 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 par Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L. dont les services ont été retenus par le conseil d’administration. La vérificatrice générale de Laval, et l’auditeur indépendant peuvent, en toute liberté et en toute indépendance, rencontrer le comité d’audit et des finances.

Laval, Québec
Le 25 mars 2024

Directrice générale



Josée Roy

Directrice exécutive et trésorière
Administration et planification d’entreprise



Kathy Dumortier, CPA



Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres du conseil d'administration de la Société de transport de Laval

Opinion avec réserve

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Société de transport de Laval (ci-après « la société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2023 et l'état des résultats, l'état des gains et pertes de réévaluation, l'état de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables, et les autres renseignements complémentaires.

À notre avis, à l'exception des incidences des problèmes décrits dans la section « Fondement de l'opinion avec réserve » du présent rapport, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2023 ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de ses actifs financiers nets (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.

Fondement de l'opinion avec réserve

Dans le cadre de l'application au 1^{er} janvier 2023 du chapitre SP 3280, « Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations », du *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*, applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2022, la société a comptabilisé, au 31 décembre 2023, un passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Nous n'avons pas été en mesure d'obtenir des éléments probants suffisants et appropriés en ce qui concerne le montant comptabilisé et les informations fournies sur les obligations. Par conséquent, nous n'avons pas pu déterminer si des ajustements pourraient devoir être apportés aux montants comptabilisés comme passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, aux informations fournies sur les obligations, ou à d'autres postes des états financiers pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023. Cette situation nous a conduits à exprimer une opinion avec réserve sur les états financiers de l'exercice considéré.

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces

Raymond Chabot
Grant Thornton S.E.N.C.R.L.
Bureau 2000
Tour de la Banque Nationale
600, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec)
H3B 4L8

T 514 878-2691

normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de la société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion avec réserve.

Observations – informations comparatives non retraitées

Nous attirons l'attention sur la note 3 des états financiers, qui indique que la société a adopté les nouveaux chapitres SP 1201, « Présentation des états financiers », et SP 3450, « Instruments financiers », le 1^{er} janvier 2023. Ces nouveaux chapitres doivent être appliqués prospectivement et, en conséquence, les montants comparatifs sont présentés conformément aux méthodes comptables appliquées par la société avant l'adoption de ces nouveaux chapitres.

Nous attirons l'attention sur la note 3 des états financiers, qui indique que la société a adopté le nouveau chapitre SP 3280, « Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations », le 1^{er} janvier 2023. La société a fait le choix d'appliquer ce nouveau chapitre prospectivement et, en conséquence, les montants comparatifs sont présentés conformément aux méthodes comptables appliquées par la société avant l'adoption de ce nouveau chapitre.

Observations – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que la société inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et présentées aux pages 42, 43, 44 et 45, portent sur l'établissement de l'excédent (du déficit) de l'exercice et sur la ventilation de l'excédent (du déficit) accumulé à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Autre point

Nous avons également émis un rapport des auditeurs indépendants comportant une opinion avec réserve signé en date du 25 mars 2024 relativement aux états financiers de la société dans le format prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH).

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant,

les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la société ou de cesser son activité, ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la société.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'elles, individuellement ou collectivement, puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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 la société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies

dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la société à cesser ses activités;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

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

Montréal
Le 25 mars 2024

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A138737

États financiers 2023

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2023

		2023	2023	2022
	Notes	Budget	Réel	Réel
		\$	\$	\$
REVENUS				
Fonctionnement				
Revenus provenant de l'ARTM		168 995 483	167 832 306	154 571 446
Contrat de Gestion déléguée		9 154 128	8 184 620	8 156 854
Transferts des gouvernements du Québec et du Canada	5	4 124 365	1 077 494	1 608 514
Autres revenus	6	4 258 498	2 626 717	3 054 078
		186 532 474	179 721 137	167 390 892
Investissement				
Transferts du gouvernement du Québec et du Canada	5	103 247 186	137 632 288	21 687 884
		289 779 660	317 353 425	189 078 776
CHARGES				
Transport régulier		125 622 830	122 053 530	115 403 027
Administration générale		28 695 764	30 658 846	26 948 147
Transport adapté		13 806 644	13 912 397	11 340 816
Contrats de gestion déléguée		9 154 130	8 184 620	8 156 854
Frais de financement		6 045 801	3 111 099	2 498 996
Dépenses imprévues		2 526 922	-	-
Radiation d'immobilisations		-	1 489 235	1 269
Amortissement		25 847 000	24 484 763	28 511 381
		211 699 091	203 894 490	192 860 490
EXCÉDENT (DÉFICIT)		78 080 569	113 458 935	(3 781 714)
Excédent accumulé au début de l'exercice			177 744 640	181 526 354
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			291 203 575	177 744 640

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

États financiers 2023

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2023

	Notes	2023	2022
		\$	\$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		111 111 734	35 254 302
Débiteurs	7	16 486 207	14 824 096
Transferts à recevoir	8	73 322 716	75 188 906
Instruments financiers dérivés		1 751	-
		200 922 408	125 267 304
PASSIFS FINANCIERS			
Emprunt temporaire	9	356 892	-
Créditeurs et frais courus	10	43 095 459	32 180 713
Revenus perçus d'avance		65 042	97 082
Dette à long terme	11	86 604 516	105 577 000
Passif au titre des avantages sociaux futurs	12	15 400 500	13 275 800
Passifs au titre des obligations de mise hors service	13	1 737 635	-
		147 260 044	151 130 595
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE)		53 662 364	(25 863 291)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	14	230 599 317	196 257 985
Stocks de fournitures		5 415 169	5 041 381
Autres actifs non financiers	15	1 528 476	2 308 565
		237 542 962	203 607 931
EXCÉDENT ACCUMULÉ		291 205 326	177 744 640
Engagements	16		

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

États financiers 2023

ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATIONS

Au 31 décembre 2023

	Note	2023	2022
		\$	\$
Gains de réévaluation cumulés au début de l'exercice		-	-
Modification comptable	3	4 997 580	-
Gains de réévaluation cumulés ajustés au début de l'exercice		4 997 580	-
Pertes de réévaluation non réalisées		(738 754)	-
Instruments financiers dérivés		(4 257 075)	-
Gains de réévaluation reclassés dans l'état des résultats		-	-
Pertes de réévaluation nettes de l'exercice		(4 995 829)	-
Gains de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice		1 751	-

États financiers 2023

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	Notes	2023	2022
		\$	\$
EXCÉDENT (DÉFICIT)		113 458 935	(3 781 714)
Variation des immobilisations			
Acquisitions	14	(60 337 154)	(29 764 901)
Produit de cession		21 824	-
Amortissement des immobilisations	14	24 484 763	28 511 381
Pertes sur radiation d'immobilisations		1 489 235	1 269
		(34 341 332)	(1 252 251)
Variation des stocks de fournitures		(373 788)	(823 361)
Variation des autres actifs non financiers		780 089	(458 616)
		406 301	(1 281 977)
Pertes de réévaluation nette de l'exercice		(4 995 829)	-
VARIATION DE LA DETTE NETTE		74 528 075	(6 315 942)
Dettes nettes au début de l'exercice		(25 863 291)	(19 547 349)
Modification comptable		4 997 580	
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE) À LA FIN DE L'EXERCICE		53 662 364	(25 863 291)

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

États financiers 2023

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023	2022
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	113 458 935	(3 781 714)
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	24 484 763	28 511 381
Charge de désactualisation	58 761	-
Pertes sur radiation d'immobilisations	1 489 235	1 269
	139 491 694	24 730 936
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(1 662 111)	(7 168 283)
Transferts à recevoir	1 866 190	13 817 178
Stocks de fournitures	(373 788)	(823 361)
Créditeurs et frais courus	4 205 043	(492 258)
Revenus perçus d'avance	(32 040)	(78 287)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	2 124 700	1 991 100
Autres actifs non financiers	288 661	(137 952)
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	145 908 349	31 839 073
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(51 948 577)	(29 029 643)
Dépôt pour l'achat d'autobus	-	1 358 383
Dépôt pour l'achat d'immobilisations autre que les autobus	491 428	(1 679 047)
Produit de cession	21 824	-
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(51 435 325)	(29 350 307)
Activités de financement		
Emprunt temporaire	356 892	-
Émission de dettes à long terme	7 333 516	23 469 000
Remboursement de la dette à long terme	(26 306 000)	(29 266 000)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(18 615 592)	(5 797 000)
Augmentation (Diminution) nette de l'encaisse	75 857 432	(3 308 234)
Encaisse au début de l'exercice	35 254 302	38 562 536
Encaisse à la fin de l'exercice	111 111 734	35 254 302

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

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

1. Statut de l'organisme municipal

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.

La Société est exonérée d'impôt sur le revenu des sociétés selon le paragraphe 149 (1) (c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et selon l'article 984 de la *Loi sur les impôts du Québec*.

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.

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

Pour dresser les états financiers conformément aux Normes comptables, la direction de la Société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

2. Sommaire des principales méthodes comptables (Suite)

c) Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l’entente signée le 2 octobre 2023, la rémunération de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) correspond aux coûts réels des prestations du service de transport collectif sur le territoire de la Société. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes.

De plus, selon les modalités de l'entente de la prestation de la gestion de contrat déléguée qui sont en cours d’autorisations, les revenus provenant de l’ARTM correspondent à une rémunération basée sur les coûts réels pour les équipements métropolitains et la billetterie. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes.

Les revenus de transfert sont constatés aux états financiers à titre de revenus dans l’exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu aux transferts, pour autant qu’ils aient été autorisés, que les critères d’admissibilité soient satisfaits et qu’une estimation raisonnable des montants soit possible, sauf lorsque les stipulations de l’accord créent une obligation répondant à la définition d’un passif. Dans un tel cas, le transfert est constaté à titre de passif au poste revenus perçus d’avance. Un paiement de transfert versé sur une base pluriannuelle est considéré comme autorisé lorsqu’un représentant habilité signe une entente avec la Société.

Les autres revenus sont comptabilisés lorsque l’opération à l’origine de leur constatation a été réalisée.

d) Actifs financiers

Sauf indications contraires, les actifs financiers sont comptabilisés au coût.

Instruments financiers dérivés

La Société utilise périodiquement des contrats de swaps sur marchandises pour se couvrir des fluctuations du prix du carburant. La Société n’a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

Les swaps sur marchandise sont évalués à la juste valeur. Les variations de la juste valeur sont constatées à l’état des gains et pertes de réévaluation jusqu’à ce que ces instruments se réalisent, le gain ou la perte est alors reclassé dans l’état des résultats avec la charge relative à l’élément couvert.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

2. Sommaire des principales méthodes comptables (Suite)

e) 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;
- 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 actuariels et pertes actuarielles non amortis et nets 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.

L'excédent de la charge de l’exercice sur le décaissement requis, dans le cas des régimes non capitalisés, fait l’objet en contrepartie de dépenses constatées à taxer ou pourvoir dans le futur à des fins fiscales.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

2. Sommaire des principales méthodes comptables (Suite)

f) Obligations liées à la mise hors service d’immobilisations

Un passif au titre des obligations liées à la mise hors service d’immobilisations est comptabilisé lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- Il existe une obligation juridique obligeant la Société à engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle;
- L’opération ou l’événement passé à l’origine du passif est survenu;
- Il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés;
- Il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause.

Le passif comprend les coûts directement attribuables aux activités de mise hors service de l’immobilisation corporelle, y compris les activités au titre du fonctionnement, de l’entretien et de la surveillance après la mise hors service.

Lors de la comptabilisation initiale d’un passif au titre des obligations liées à la mise hors service d’une immobilisation corporelle, la Société comptabilise un coût de mise hors service en augmentation du coût de l’immobilisation corporelle (ou de la composante) en cause du même montant que le passif. Le coût de mise hors service est ainsi comptabilisé en charges sur la durée de vie de l’immobilisation corporelle (ou de la composante) en cause, conformément à la méthode et à la durée d’amortissement de cette immobilisation.

Le passif est révisé annuellement à partir de la meilleure information disponible à la date des états financiers. Lorsque l’immobilisation corporelle en cause fait l’objet d’un usage productif, la variation annuelle est constatée aux résultats de l’exercice lorsqu’elle résulte de l’écoulement du temps ou en ajustement du coût de l’immobilisation corporelle en cause lorsqu’elle résulte d’une révision de l’échéancier, du montant des flux de trésorerie non actualisés estimatifs ou d’une révision du taux d’actualisation. Toute modification apportée à l’évaluation des obligations liées à la mise hors service d’une immobilisation corporelle ne faisant plus l’objet d’un usage productif est comptabilisée en tant que charges dans la période où elle survient.

g) Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Les dépenses constatées à taxer ou à pourvoir 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 1er janvier 2007, dans le cas des régimes non capitalisés : le déficit n’est pas amorti;
 - 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.
 - Mesures d’allègement fiscal transitoires
 - Obligations liées à la mise hors service d’immobilisations (OMHS) : amorties lorsque les coûts pour la mise hors service d’immobilisations seront engagés.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

h) Actifs non financiers

Les actifs non financiers sont, de par leur nature, employés pour fournir des services futurs.

Immobilisations

Coût et amortissement

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Celui-ci 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 40 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

a. Les coûts de mise hors service d’immobilisations corporelles capitalisées dans la catégorie des bâtiments sont amortis sur une période de 29 ans.

b. Les coûts de mise hors service d’immobilisations corporelles capitalisées dans la catégorie de machinerie, outillage et équipements sont amortis sur une période de 4 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.

Réduction de valeur

Lorsque la conjoncture indique qu’une immobilisation ne contribue plus à la capacité de la Société de fournir des biens et des services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à une immobilisation est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l’immobilisation est réduit pour refléter la baisse de valeur. Toute moins-value sur les immobilisations est passée en charges à l’état des résultats et aucune reprise de moins-value ne peut être constatée ultérieurement.

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 coût moyen.

Autres actifs non financiers

Les avances versées pour les contrats d’acquisition d’autobus urbains sont présentées à titre d’autres actifs non financiers.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

3. Modifications comptables

Obligations liées à la mise hors service d’immobilisations

Le 1^{er} janvier 2023, la Société a adopté les recommandations du nouveau chapitre SP 3280, « Obligations liées à la mise hors service d’immobilisations », du *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. Conformément aux exigences du nouveau chapitre SP 3280, la Société comptabilise un passif et une augmentation correspondante du coût de l'immobilisation corporelle visée à l'égard des obligations juridiques qui sont liées à la mise hors service d'une immobilisation corporelle et qui résultent de son acquisition, de sa construction, de son développement, de sa mise en valeur ou de son utilisation normale. Ces recommandations s’appliquent aux obligations liées à la mise hors service d’immobilisations corporelles contrôlées par la Société qui font encore ou non l’objet d’un usage productif, y compris les immobilisations corporelles louées.

Conformément aux nouvelles exigences, la Société doit comptabiliser un tel passif lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- Il existe une obligation juridique obligeant la Société à engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle;
- L’opération ou l’événement passé à l’origine du passif est survenu;
- Il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés;
- Il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause.

Conformément aux dispositions transitoires, ces exigences, applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2022, ont fait l’objet d’une application prospective. Cette modification comptable a entraîné une augmentation (diminution) des postes suivants des états financiers :

	2023
	\$
État des résultats	
Excédent de l’exercice	(313 854)
Activité de fonctionnement à des fins fiscales	
Amortissement	255 093
Excédent de fonctionnement affecté	58 761
Excédent de fonctionnement de l’exercice à des fins fiscales	-
État de la situation financière	
Passif au titre des OMHS	1 737 635
Dette nette	(1 731 635)
Immobilisations	1 423 781
Excédent accumulé	(313 854)
État de la variation de la dette nette	(313 854)

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

3. Modifications comptables (suite)

Instruments financiers

Le 1^{er} janvier 2023, la Société a adopté les recommandations des nouveaux chapitres SP 1201, « Présentation des états financiers », et SP 3450, « Instruments financiers », du *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*.

Le chapitre SP 3450 établit des normes de comptabilisation et d’évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. Les principaux éléments de ce nouveau chapitre sont les suivants :

- Les éléments compris dans le champ d'application du chapitre sont classés dans l'une ou l'autre des deux catégories d'évaluation : juste valeur, ou coût ou coût après amortissement;
- La quasi-totalité des dérivés, y compris les dérivés incorporés qui ne sont pas étroitement liés au contrat hôte, sont évalués à la juste valeur;
- L’évaluation à la juste valeur s'applique également aux placements de portefeuille dans des titres de capitaux propres qui sont cotés sur un marché actif;
- Les autres actifs financiers et passifs financiers sont de façon générale évalués au coût ou au coût après amortissement;
- Jusqu'à ce qu'un élément soit décomptabilisé, les gains et les pertes découlant de la réévaluation à la juste valeur sont présentés dans l'état des gains et pertes de réévaluation;
- Il n'est pas nécessaire de présenter une comparaison des montants réels et des montants budgétés dans l'état des gains et pertes de réévaluation;
- Lorsque l’entité définit et met en œuvre une stratégie de gestion des risques ou de placement afin de gérer et d'évaluer la performance d'un groupe d'actifs financiers, de passifs financiers ou des deux en fonction de la juste valeur, elle peut choisir d'inclure ces éléments dans la catégorie des instruments financiers évalués à la juste valeur;
- De nouvelles exigences clarifient quand les passifs financiers sont décomptabilisés;
- La compensation d'un passif financier et d'un actif financier est interdite en l'absence d'un droit juridiquement exécutoire d'opérer compensation entre les montants comptabilisés et de l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément;
- De nouvelles obligations d'information sur les éléments présentés ainsi que sur la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers ont été ajoutées.

Le chapitre SP 1201 prévoit un nouvel état financier (l'état des gains et pertes de réévaluation) pour la comptabilisation des gains et pertes de réévaluation et prévoit que l’excédent ou le déficit accumulé présenté à l’état de la situation financière correspond à l’excédent ou au déficit accumulé lié aux activités et aux gains et pertes de réévaluation cumulés.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

3. Modifications comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Conformément aux dispositions transitoires, ces exigences, applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2022, ont fait l’objet d’une application prospective et, en conséquence, les montants comparatifs au 31 décembre 2022 et pour l’exercice terminé à cette date sont présentés conformément aux méthodes comptables appliquées par la Société avant l’adoption de ces nouveaux chapitres. L’application de ces modifications a donné lieu à une augmentation du solde d’ouverture des gains de réévaluation cumulés de 5,0 M\$ lié à la réévaluation à la juste valeur marchande des instruments financiers de la Société au 1^{er} janvier 2023.

4. Encaisse

Les intérêts payés au cours de l’exercice s’élèvent à 3 111 099 \$ (2 498 996 \$ en 2022). Les intérêts reçus au cours de l’exercice s’élèvent à 933 635 \$ (764 011 \$ en 2022).

Les sommes affectées comprises dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie sont associés aux réserves financières relatives aux surplus affectés, aux fonds réservés pour le fonds de roulement et aux soldes disponibles des règlements d’emprunt fermés.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

5. Transferts des gouvernements du Québec et du Canada

	2023	2023	2022
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Financement (intérêts)	4 124 365	1 077 494	1 608 514
	4 124 365	1 077 494	1 608 514
Investissement			
Immobilisations	103 247 186	137 632 288	21 687 884
	107 371 551	138 709 782	23 296 398

6. Autres revenus

	2023	2023	2022
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Publicité	1 290 000	1 570 550	1 391 779
Revenus d'intérêts	277 498	933 635	764 011
Activités accessoires et autres revenus	2 691 000	122 532	898 288
	4 258 498	2 626 717	3 054 078

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

7. Débiteurs

	2023	2022
	\$	\$
Autorité régionale de transport métropolitain	12 049 650	11 325 039
Taxes à la consommation	2 169 816	1 781 032
Ville de Laval	21 150	19 517
Autres	2 245 591	1 698 508
	16 486 207	14 824 096

8. Transferts à recevoir

	2023	2022
	\$	\$
Gouvernement provincial		
Remboursement de la dette à long terme ^(a)	50 018 623	66 153 229
Immobilisations	4 506 387	5 321 832
Autres	302 265	475 564
Gouvernement fédéral		
Immobilisations	18 495 441	3 238 281
	73 322 716	75 188 906

^(a) En vertu d’ententes avec le gouvernement provincial, la Société recevra sous forme de transferts une compensation pour les intérêts qu’elle doit assumer pour ces dettes à long terme subventionnées.

9. Emprunts temporaires

La Société dispose d’une marge de crédit autorisée de 15 000 000 \$ auprès de la Banque Royale du Canada, au taux préférentiel de 7,2 % (6,45% au 31 décembre 2022) et renégociable annuellement. Au 31 décembre 2023, la marge de crédit est inutilisée. La Société dispose d’une marge de crédit autorisée de 76 973 000 \$ auprès de Financement Québec au taux moyen des bons du Trésor du Québec à 3 mois majorée de 0,02% (5,2%), lui permettant de financer temporairement ses projets autorisés au plan d’immobilisation en transport collectif. Au 31 décembre 2023, un montant de 356 892 \$ était utilisé.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

10. Créiteurs et frais courus

	2023	2022
	\$	\$
Salaires et charges sociales	19 945 128	19 105 072
Fournisseurs et frais courus	19 543 009	12 142 784
Intérêts courus de la dette à long terme	492 169	540 829
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	3 115 153	392 028
	43 095 459	32 180 713

11. Dette à long terme

	2023	2022
	\$	\$
Obligations		
Taux d'intérêt variant de 1,1 % à 5,5 % (1,1 % à 4,9 % en 2022)		
Échéant de mai 2024 à décembre 2033	86 604 516	105 577 000

La dette à long terme représente 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 ainsi que l’emprunt bancaire contractés par la Société.

Les versements estimatifs sur la dette à long terme capital et intérêts, incluant les refinancements prévus et autorisés au cours des prochains exercices, s’établissent comme suit :

Année	Capital	Intérêts
	\$	\$
2024	16 872 228	2 012 304
2025	15 979 228	1 771 575
2026	13 262 228	1 793 925
2027	10 118 228	1 791 366
2028	7 907 229	1 350 264
1 à 5 ans	64 139 141	8 719 434
6 à 10 ans	20 071 375	2 089 763
11 ans et plus	2 394 000	231 150
	86 604 516	11 040 347

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

12. Passif au titre des avantages sociaux futurs

a) Description générale des régimes d'avantages sociaux

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

Les employés-cadres et non syndiqués de la Société participent au Régime de retraite des employés-cadres et non syndiqués de la Société de transport de Laval. Ce régime est un régime à prestations déterminées. Les participants et la Société se partagent le financement du régime par le versement de cotisations. Les prestations prévues au titre du régime de retraite sont principalement en 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 la plus récente de ces régimes à prestations déterminées aux fins de la comptabilisation a été effectuée au 31 décembre 2021.

Les employés syndiqués de la Société couverts par les accréditations du Syndicat des chauffeurs de la Société de transport de Laval (CSN) 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 8,25 % des salaires admissibles pour le Régime de retraite des employés syndiqués de bureau et d'entretien et à 9,0 % des salaires admissibles pour le Régime de retraite des chauffeurs d'autobus.

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 selon le groupe d'emploi dont l'employé fait partie.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

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

b) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2023	2022
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	5 005 300	6 011 900
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	(20 405 800)	(19 287 700)
	(15 400 500)	(13 275 800)

c) Charge de l'exercice

	2023	2022
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	3 220 300	3 070 600
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	1 876 100	1 485 700
Régime de retraite à cotisations déterminées	5 806 631	5 325 576
Régime de retraite des élus municipaux	22 939	21 953
	10 925 970	9 903 829

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

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

d) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2023	2022	2023	2022
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	81 610 200	78 237 500	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(82 761 300)	(79 416 000)	(16 394 900)	(15 139 900)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(1 151 100)	(1 178 500)	(16 394 900)	(15 139 900)
Gains (pertes) actuariels non amortis	6 156 400	7 190 400	(4 010 900)	(4 147 800)
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	5 005 300	6 011 900	(20 405 800)	(19 287 700)

e) Charge de l'exercice

	Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2023	2022	2023	2022
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	4 254 400	3 949 100	1 751 800	1 164 700
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	-	-	(758 000)	(522 500)
Cotisations salariales des employés	(2 120 500)	(1 969 900)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	1 034 000	1 093 500	158 400	436 800
Charge de l'exercice excluant les intérêts	3 167 900	3 072 700	1 152 200	1 079 000
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	4 455 500	4 351 300	723 900	406 700
Rendement espéré des actifs	(4 403 100)	(4 353 400)	-	-
Charge d'intérêts nette	52 400	(2 100)	723 900	406 700
Charge de l'exercice	3 220 300	3 070 600	1 876 100	1 485 700
Montants versés par l'employeur	2 213 700	2 013 000	758 000	552 200

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

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

f) Conciliation de l'actif et du passif au titre des avantages sociaux futurs

	2023	2022
	\$	\$
Actif au début de l'exercice	6 011 900	7 069 500
Charge de l'exercice	(3 220 300)	(3 070 600)
Cotisations versées par l'employeur	2 213 700	2 013 000
Actif à la fin de l'exercice	5 005 300	6 011 900

Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs

	2023	2022
	\$	\$
Passif au début de l'exercice	(19 287 700)	(18 354 200)
Charge de l'exercice	(1 876 100)	(1 485 700)
Prestations ou primes versées par l'employeur	758 000	552 200
Passif à la fin de l'exercice	(20 405 800)	(19 287 700)

g) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2023	2022	2023	2022
	\$	\$	\$	\$
Solde au début de l'exercice	78 237 500	73 667 300	-	-
Rendement prévu des actifs des régimes	4 403 100	4 353 400	-	-
Perte actuarielle sur le rendement des actifs des régimes	(2 370 500)	(1 316 500)	-	-
Cotisations de l'employeur	2 213 700	2 013 000	-	-
Cotisations des employés	2 120 500	1 969 900	-	-
Prestations versées	(2 994 100)	(2 449 600)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	81 610 200	78 237 500	-	-
Juste valeur des actifs des régimes	76 784 900	68 828 000	-	-

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

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

h) Obligation au titre des prestations constituées

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2023	2022	2023	2022
	\$	\$	\$	\$
Solde au début de l'exercice	79 416 000	75 063 500	15 139 900	17 722 600
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	4 254 400	3 949 100	993 800	1 164 700
Coûts des modifications de l'exercice	-	-	-	(522 500)
Prestations versées	(2 994 100)	(2 449 600)	(758 000)	(552 200)
Intérêts débiteurs sur obligation	4 455 500	4 351 300	723 900	406 700
Perte (gain) survenue dans l'exercice sur l'obligation	(2 370 500)	(1 498 300)	295 300	(3 079 400)
Solde à la fin de l'exercice	82 761 300	79 416 000	16 394 900	15 139 900

i) Principales hypothèses (taux pondérés)

	Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2023	2022	2023	2022
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	5,43%	5,44%	4,60%	4,60%
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	5,45%	5,45%	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	5,69%	5,69%
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	3,57%	3,57%
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	2040	2040

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

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

j) Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal

Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal.

Depuis la sanction de la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal (LQ 2014, c 15) le 5 décembre 2014, des requêtes introductives d'instance en déclaration d'inconstitutionnalité et en nullité de la Loi ont été déposées devant la Cour supérieure du Québec par des associations d'employés.

Dans un jugement rendu le 9 juillet 2020, la Cour supérieure du Québec a déclaré inconstitutionnelles les dispositions relatives à la suspension de l'indexation des rentes des retraités prévues par cette loi. La Cour a cependant déclaré constitutionnelles les dispositions de la même loi visant les participants actifs. Le gouvernement et certaines municipalités ont interjeté appel de la portion du jugement touchant les retraités. Des associations d'employés ont également interjeté appel de la portion du jugement affectant les participants actifs, faisant en sorte que l'ensemble du jugement de première instance est contesté par l'une ou l'autre des parties. L'exécution du jugement était donc suspendue jusqu'à ce que la Cour d'appel du Québec rende sa décision.

Dans un jugement rendu le 10 mai 2023, la Cour d'appel du Québec a rejeté les appels et les appels incidents dans tous les dossiers et, par conséquent, les conclusions du jugement de première instance sont maintenues. Les parties peuvent demander une autorisation d'appel auprès du registraire de la Cour suprême du Canada. À la date de mise au point définitive des états financiers, les intentions des parties ne sont pas déterminables. De plus, le volet réparation n'ayant pas été arrêté par la Cour supérieure du Québec, les modalités qui en découleront, voire les modifications législatives qui pourraient être requises pour y donner suite, sont inconnues.

Puisque le résultat de ces démarches est indéterminable, les incidences éventuelles de celles-ci et du jugement rendu en première instance, et maintenu en appel, n'ont pas été comptabilisées au 31 décembre 2023. L'ampleur du passif éventuel ne peut être fournie, car elle ne peut être mesurée avec une fiabilité raisonnable.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

13. Autres passifs

Passifs au titre des obligations de mise hors service

Les obligations liées à la mise hors service d’immobilisations de la Société concernent principalement les activités de désamiantage de ses bâtiments et le démantèlement de réservoirs contenant des produits pétroliers.

Évolution des obligations liées à la mise hors service des réservoirs hydrocarbures et d’immobilisations contenant de l’amiante

	2023	2022
	\$	\$
Solde au début	1 678 874	-
Charge de désactualisation	58 761	-
Solde à la fin	1 737 635	-

Les charges estimatives totales relatives aux activités de démantèlement des réservoirs totalisent 947 040\$ et les charges estimatives pour réaliser les travaux de désamiantage au 31 décembre 2023 et inclus dans l’évaluation du passif s’élèvent à 790 595 \$;

Le retrait des réservoirs d’hydrocarbures dont l’échéancier des travaux est inconnu représente 55 % du passif total relatif aux obligations liées à la mise hors service d’immobilisations.

Le désamiantage des bâtiments dont l’échéancier des travaux est inconnu représente 45 % du passif total relatif aux obligations liées à la mise hors service d’immobilisations.

Principales hypothèses utilisées

	Hydrocarbures	Amiante
Taux d’actualisation	3,5 %	3,5 %
Période d’actualisation ^(a)	4 ans	29 ans
Taux d’inflation	3,5 %	3,5 %

^(a) La période d’actualisation présentée tient compte de la durée estimative des travaux de mise hors service d’immobilisations, qui s’échelonne en général sur une période d’un an. Les coûts estimés pour réaliser les travaux de mise hors service d’immobilisations au 31 décembre 2023 et inclus dans l’évaluation du passif s’élèvent à 1 050 000\$ pour les hydrocarbures et à 2 071 495\$ pour l’amiante.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

14. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	25 087 805	38 905	-	25 126 710
Bâtiments	82 480 008	3 581 297	1 971 281	84 090 024
Véhicules	272 592 022	1 403 408	6 846 241	267 149 189
Ameublement et équipements de bureau	33 031 719	914 863	100 496	33 846 086
Machinerie, outillage et équipements	32 145 585	1 894 910		34 040 495
Terrains	6 876 733	-	-	6 876 733
	452 213 872	7 833 383	8 918 018	451 129 237
Immobilisations en cours	20 319 701	52 503 771		72 823 472
	472 533 573	60 337 154	8 918 018	523 952 709
Amortissement cumulé				
Infrastructures	8 453 257	2 335 759	-	10 789 016
Bâtiments	31 556 242	278 269	505 510	31 329 001
Véhicules	193 297 603	17 727 250	6 801 334	204 223 519
Ameublement et équipements de bureau	25 237 248	2 300 755	100 115	27 437 888
Machinerie, outillage et équipements	17 731 238	1 842 730		19 573 968
	276 275 588	24 484 763	7 406 959	293 353 392
Valeur comptable nette	196 257 985			230 599 317

Au 31 décembre 2023, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 11 036 210 \$ (4 326 507 \$ au 31 décembre 2022), sont inscrites dans les créditeurs et frais courus.

Au 31 décembre 2023, des immobilisations aux titres d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, au montant de 1 678 874\$, sont inscrites dans les immobilisations.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

15. Autres actifs non financiers

	2023	2022
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'immobilisations autre que les autobus	1 187 619	1 679 047
Frais payés d'avance	340 857	629 518
	1 528 476	2 308 565

16. Engagements

Au 31 décembre 2023, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

a) Contrat d'acquisition d'autobus urbains électriques

Par l'entremise du processus d'achat unifié 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 de 94 autobus urbains 12 mètres électriques à recharge au dépôt pour la période 2023-2026. Le montant prévu pour ce contrat s'établit à 148,6 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

	Nombre	\$
2024	1	1 581 395
2025	34	53 767 442
2026	59	93 302 326
		148 651 163

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 95% pour un total évalué à 141,2 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

	\$
2023	1 502 326
2024	51 079 070
2025	88 637 210
Contingences s'appliquant aux années 2023 à 2026	
	141 218 606

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

16. Engagements (suite)

b) Contrats de services pour le transport des personnes handicapées

Dans le cadre de ses opérations de transport adapté, la Société a octroyé deux contrats de services, soit un premier en 2018 pour le transport par minibus et un second en 2011 pour le transport par taxi collectif. Le contrat pour le transport par minibus s'est terminé le 31 décembre 2023. La période de prolongation de 5 ans (du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2028) a été exercée. Le contrat pour le transport par taxi collectif peut être résilié avec un préavis de 12 mois. Les contrats totalisent une valeur de 15,3 M\$ pour l'année 2024, soit 9,3 M\$ pour le transport par minibus et 6 M\$ pour le taxi collectif.

c) Contrats d'approvisionnement en carburant

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la STM pour négocier des contrats d'approvisionnement en carburant auprès du fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée. La Société a également mandaté le Ministère des Finances pour négocier 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'en décembre de 2025. La Société s'est engagée à payer une quantité de 13,96 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 12,43 M\$.

d) Construction du garage - Phase IV

L'agrandissement du garage est une condition essentielle d'électrification de la flotte pour la STL. La capacité de son garage actuelle sera atteinte en 2022-2023 et les activités d'électrification de sa flotte d'autobus débiteront à partir de 2025. Le projet s'étalera de 2021 à 2026.

Dans le cadre de l'agrandissement du garage, la Société a octroyé des contrats à des firmes spécialisées en construction. Les contrats ont une durée de 5 ans. L'un des contrats inclut une option de prolongation d'une durée d'un an pour l'année 2026.

La Société s'engage à payer 164,4 M\$ pour les contrats ainsi qu'un montant de 0,008 M\$ si l'option de prolongation d'un an est exercée, pour un total de 164,4 M\$.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

16. Engagements (suite)

d) Projet construction du garage - Phase IV (suite)

L'échéancier s'établit ainsi :

			\$
	2024	103 883 973	
	2025	48 696 176	
	2026	465 780	
Contingences applicables aux années 2021 à 2026		11 329 198	
		164 375 127	
Année d'option	2026	8 515	
		8 515	
		164 383 642	

En outre, les dépenses admissibles feront l’objet de subventions de 75% pour un total évalué de 123,3 M\$.

e) Projet Sy/nergie

La STL procède au rehaussement de ses systèmes technologiques pour assurer la continuité des processus et de solution d'affaires. Le projet a été commencé en 2021. Il y a plusieurs contrats d’une durée de 2 à 6 ans. La Société s'engage à payer un montant de 8,7 M\$ et 0,3 M\$ si les périodes additionnelles sont exercées, pour un total de 9 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
	2024	3 200 349
	2025	2 070 154
	2026	949 994
	2027	511 535
Contingences applicables aux années 2021 à 2027		2 027 919
		8 759 951
Années d'option	2024	70 342
	2025	211 287
	2026	35 302
		316 931
		9 076 882

En outre, les dépenses admissibles feront l’objet de subventions de 75% pour un total évalué à 6,8 M\$.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

16. Engagements (suite)

f) Location d'un garage temporaire pour le stationnement des autobus

La Société a loué des locaux temporaires, auprès de Placement Auchebel Ltée afin de répondre aux besoins d’espaces supplémentaires en attendant la mise en service de l’antenne Deux-Montagnes du REM, prévue en 2024. La durée du bail est de 4 ans, avec la possibilité d’une option d’un an, pour une valeur totale de 0,8 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

			\$
	Contrat	2024	312 507
			312 507
	Années d'option	2024	244 363
		2025	244 363
			801 233

g) Remplacement de la solution de paiement dans les autobus

La société a octroyé à Flowbird SAS le contrat pour une solution de paiement sans contact à bord des autobus pour une durée de 5 ans, avec la possibilité de deux options d’un an pour les années 2026 et 2027, pour une valeur totale de 1,1 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

			\$
	Contrat	2024	260 356
		2025	260 356
			520 712
	Années d'option	2026	282 984
		2027	282 984
			1 086 680

En outre les dépenses admissibles feront l’objet d’un financement de l’ARTM à 100% pour un total estimé de 1,1 M\$.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

17. Droits contractuels et actifs éventuels

En plus des droits contractuels dans le cadre des contrats d’acquisition d’autobus urbains présentés à la note no 13 a), la Société a conclu des ententes à long terme pour des revenus publicitaires pour un montant de plus de 17 M\$.

L’échéancier des droits contractuels s’établit ainsi :

	\$
2024	1 394 800
2025	1 450 600
2026	1 508 800
2027	1 569 400
2028	1 606 000
2029 à 2034	9 662 800
	17 192 400

18. 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 13 décembre 2022.

Afin de rendre la présentation conforme à celle adoptée, certaines données budgétaires ont été reclassées.

19. 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 activités.

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

20. Instruments financiers

Politique de gestion des risques

La Société est exposée à divers risques découlant de ses instruments financiers. La gestion des risques financiers est effectuée par la direction de la Société.

Au cours de l’exercice, il n’y a eu aucune modification de politiques, de procédures et de pratiques de gestion des risques concernant les instruments financiers. Les éléments suivants fournissent une mesure des risques à la date de fin d’exercice.

Risques financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu’une contrepartie fasse défaut à ses obligations contractuelles. Le risque de crédit de la Société est principalement attribuable aux débiteurs, excluant les taxes à la consommation à recevoir. La Société juge que le risque de crédit afférent aux sommes à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada n’est pas important. Afin de réduire son risque de crédit, la Société analyse régulièrement le solde des débiteurs, excluant les sommes à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada, lorsque cela est nécessaire, une provision pour créances douteuses est constituée, en se basant sur leurs valeurs de réalisation estimative.

La valeur comptable des principaux actifs de la Société représente son exposition maximale au risque de crédit.

La chronologie des débiteurs, déduction faite de la provision pour créances douteuses au 31 décembre se détaille comme suit :

	2023	2022
	\$	\$
Débiteurs en souffrance		
Moins d’un an	16 486 207	14 824 096
Entre un et deux ans	-	-
Entre deux et trois ans	-	-
Plus de trois ans	-	-
Sous-total	16 486 207	14 824 096
Moins : provision pour créances douteuses	-	-
Total	16 486 207	14 824 096

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

20. Instruments financiers (suite)

Risques financiers (suite)

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que les instruments financiers varient de façon défavorable en fonction des fluctuations des taux d'intérêt, qu'ils soient à taux d'intérêt fixe ou à taux d'intérêt variable. Les instruments financiers à taux d'intérêt fixe assujettissent la Société au risque de variations de la juste valeur et ceux à taux d'intérêt variable, à un risque de flux de trésorerie.

Les instruments financiers à taux d'intérêt fixe sont les dettes à long terme. Les instruments financiers à taux d'intérêt variable sont les emprunts temporaires.

La Société n'utilise pas de dérivés financiers pour réduire son exposition au risque de taux d'intérêt.

Une augmentation ou une diminution raisonnablement possible des taux d'intérêt de 1 % (1 % au 31 décembre 2022) n'aurait pas d'incidence significative sur l'excédent (le déficit) de l'exercice ni sur les gains de réévaluation nets de l'exercice.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité de la Société est le risque qu'elle éprouve des difficultés à honorer des engagements liés à ses passifs financiers.

La Société est donc exposée au risque de liquidité relativement à l'ensemble des passifs financiers comptabilisés à l'état de la situation financière.

La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et à s'assurer que la Société dispose de sources de financement de montants autorisés suffisants. La Société établit des prévisions budgétaires et de trésorerie afin de s'assurer qu'elle dispose des fonds nécessaires pour acquitter ses obligations.

Les échéances contractuelles des passifs financiers (non actualisées, y compris le versement d'intérêts, le cas échéant) se détaillent comme suit :

	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Créditeurs et charges à payer	39 980 306	3 115 153	-	-
Emprunts temporaires	356 892	-	-	-
Dettes à long terme	18 884 533	44 716 550	23 719 044	10 324 735
Autres passifs financiers	-	-	947 040	16 196 095
Total	59 221 731	47 831 703	24 666 084	26 520 830

La Société a également conclu des contrats de swaps de marchandises pour se couvrir des fluctuations de prix du carburant.

	Notionnel (litre)	Valeur comptable 2023 \$
Moins de 1 an au taux moyen de 0,93\$/litre	3 519 996	87 084
De 1 à 3 ans au taux moyen de 0,88\$/litre	10 440 000	(85 333)

États financiers 2023

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2023

21. Fonds de roulement

La Société possède un fonds de roulement dont le capital est fixé à 1 180 000 \$ (1 180 000 \$ en 2022). Les remboursements en capital sur les sommes empruntées à même ce fonds doivent être effectués sur une période maximum de 10 ans et se font à même les activités financières de fonctionnement.

22. Incertitude relative à la mesure

Le passif relatif aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est sujet à une incertitude relative à la mesure et peut varier en raison des technologies en constante évolution utilisées dans les activités de mise hors service d'immobilisations et des écarts entre les hypothèses retenues aux fins de l'évaluation du passif et les résultats réels. Les principales hypothèses retenues comprennent l'estimation des coûts actuels de mise hors service, le taux d'inflation des coûts et le taux d'actualisation. Par ailleurs, l'obligation de disposer de manière sécuritaire de l'amiante dans les bâtiments est sujette à une incertitude relative à la mesure en raison des limites inhérentes à l'évaluation des quantités d'amiante qui y sont contenues ainsi que de l'échéancier des travaux qui est inconnu lorsqu'aucun plan de mise hors service des bâtiments n'est prévu.

États financiers 2023

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2023

Émission			Taux d'intérêt	Échéance	Solde	
Date	Numéro	Montant			2023	2022
		\$	%		\$	\$
2018-07-24	54	9 984 000	2,7205	2023	-	5 618 000
2018-12-11	55	11 841 000	2,9108	2023	-	5 369 000
2019-05-13	56	3 458 000	2,4283	2024	1 486 000	2 000 000
2019-10-15	57	10 196 000	2,3745	2024	4 587 000	6 041 000
2020-05-12	58	9 096 000	1,5283	2025	4 075 000	5 788 000
2020-12-15	59	15 048 000	1,1300	2025	8 747 000	10 877 000
2021-05-06	60	32 594 000	1,4181	2026	24 214 000	28 437 000
2021-07-09	61	15 000 000	1,7235	2031	12 582 000	13 803 000
2021-12-09	62	5 367 000	1,8532	2026	3 163 000	4 175 000
2022-17-08	63	9 238 000	4,3712	2027	8 204 000	9 238 000
2022-11-10	64	14 231 000	4,9276	2027	12 213 000	14 231 000
2023-07-11	65	2 185 000	4,8857	2028	2 185 000	-
2023-10-13	66	1 222 966	4,6770	2028	1 222 966	-
2023-11-09	67	2 028 000	5,4685	2028	2 028 000	-
2023-12-11	68	1 897 550	4,1190	2028	198 750	-
2023-12-11	68	1 897 550	3,8200	2028	1 698 800	-
					86 604 516	105 577 000

États financiers 2023

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023	2023	2022
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	127 859 376	126 878 663	119 486 050
Carburant	6 155 359	6 518 657	6 280 013
Contrats de transport adapté	12 588 888	12 746 135	10 221 180
Entretien et réparations des véhicules	7 984 545	8 810 843	6 963 965
Honoraires et contrats	8 006 728	6 723 506	6 274 473
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	4 289 623	3 914 106	3 447 770
Services publics	2 307 369	1 987 732	1 857 135
Assurances, taxes et immatriculations	1 920 160	1 757 539	1 760 387
Matériel et fournitures	1 038 369	740 279	792 288
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	306 951	281 334	268 814
Location	779 406	738 741	681 608
Dépenses imprévues	2 526 922	-	-
Intérêts et frais de financement	6 045 803	3 111 099	2 498 996
Contrats de gestion déléguée	4 042 592	3 711 858	3 815 161
Perte sur cession d'immobilisations	-	1 489 235	1 269
Amortissement des immobilisations	25 847 000	24 484 763	28 511 381
	211 699 091	203 894 490	192 860 490

États financiers 2023

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023 Budget	2023 Réel	2022 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	168 995 483	167 832 306	154 571 446
Contrat de gestion déléguée	9 154 128	8 184 620	8 156 854
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	4 124 365	1 077 494	1 608 514
Autres revenus	4 258 498	2 626 717	3 054 078
	186 532 474	179 721 137	167 390 892
Charges			
Transport régulier	125 622 830	122 053 785	115 403 027
Administration générale	28 695 764	30 658 591	26 948 147
Transport adapté	13 806 644	13 912 397	11 340 816
Contrats de gestion déléguée	9 154 130	8 184 620	8 156 854
Intérêts et frais de financement	6 045 801	3 111 099	2 498 996
Dépenses imprévues	2 526 922	-	-
Perte sur radiation d'immobilisations	-	1 489 235	1 269
Amortissement des immobilisations	25 847 000	24 484 763	28 511 381
	211 699 091	203 894 490	192 860 490
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(25 166 617)	(24 173 353)	(25 469 598)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession	44 400	21 824	-
Amortissement	25 847 000	24 484 763	28 511 381
Perte sur radiation d'immobilisations	-	1 489 235	1 269
	25 891 400	25 995 822	28 512 650
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	4 268	104 453
Remboursement de la dette à long terme	(3 674 683)	(4 486 362)	(3 855 465)
	(3 674 683)	(4 482 094)	(3 751 012)
Affectations			
Activités d'investissement	(681 500)	(2 360 374)	(681 500)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	2 902 400	2 144 164	1 148 298
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	729 000	2 875 835	992 300
	2 949 900	2 659 625	1 459 094
	25 166 617	24 173 353	26 220 733
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	751 138

États financiers 2023

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023 Budget	2023 Réel	2022 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	103 247 186	137 632 288	21 687 884
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	103 247 186	137 632 288	21 687 884
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Terrain	(1 000 000)	-	-
Infrastructures	(1 000 000)	246 343	(582 811)
Bâtiments	(98 691 000)	(54 195 186)	(11 062 493)
Véhicules	(966 000)	(672 496)	(14 760 463)
Ameublement et équipements de bureau	(24 640 000)	(4 428 366)	(2 598 347)
Machinerie, outillage et équipements	(466 000)	(1 287 449)	(760 787)
	(126 763 000)	(60 337 154)	(29 764 901)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	16 218 017	1 644 216	5 117 372
Affectations			
Activités de fonctionnement	681 500	2 360 374	681 500
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	6 616 297	2 064 639	1 563 357
	7 297 797	4 425 013	2 244 857
	(103 247 186)	(54 267 925)	(22 402 672)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	83 364 363	(714 788)

États financiers 2023

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2023

	2023	2022
	\$	\$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	23 832 972	27 807 618
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(23 100 935)	(20 225 100)
Financement des investissements en cours	96 458 114	13 327 908
Gain/perte de réévaluation cumulé	1 751	-
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	194 013 424	156 834 214
	291 205 326	177 744 640

VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS

Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés

Excédent de fonctionnement affecté	22 807 032	26 840 448
Fonds réservés		
Fonds de roulement	781 612	956 998
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	244 328	10 172
	1 025 940	967 170
	23 832 972	27 807 618

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(12 896 600)	(11 758 400)
Obligations liées à la mise hors service d’immobilisations (OMHS)	(1 737 635)	-

	(23 100 935)	(20 225 100)
--	--------------	--------------

États financiers 2023

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ (SUITE)

Au 31 décembre 2023

	2023	2022
	\$	\$

VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)

Financement des investissements en cours

Financement non utilisé	104 873 392	14 343 430
Investissements à financer	(8 415 278)	(1 015 522)
	96 458 114	13 327 908

Investissement net dans les immobilisations et autres actifs

Éléments d'actif

Immobilisations	230 599 317	196 257 985
-----------------	-------------	-------------

Éléments de passif

Dette à long terme	86 604 516	105 577 000
Montants des débiteurs et autres montants affectés		
au remboursement de la dette à long terme	(50 018 623)	(66 153 229)
	36 585 893	39 423 771
	194 013 424	156 834 214

Production :
Direction des communications
et de l'expérience client -
Printemps 2024

Création graphique :
Tam-Tam\TBWA



Société de transport de Laval

2250, avenue Francis-Hughes
Laval (Québec) H7S 2C3

450 662-5400
STLaval.ca

Dépôt légal
3^e trimestre 2024
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0835-460X