Rapport d'activités 2022



STL

Table des matières

Mot des dirigeant·es 2

L'année en chiffres 4

Rétrospective 2022 : ce qui a marqué l'année 6

Orientation 1 – Continuer de prioriser la clientèle 14

Orientation 2 – Miser sur notre atout le plus précieux : nos employé·es 26

Orientation 3 – Se tourner vers l'électrification 32

Orientation 4 – Développer le transport collectif de manière structurante 38

Orientation 5 – Gérer la complexité de l'après-pandémie au jour le jour 42

Résultats (indicateurs de performance) 46

Gouvernance 52

États financiers 64

Mot des dirigeant·es

La pandémie et ses effets collatéraux ont fortement marqué nos vies, à l'échelle individuelle aussi bien que collective. Plusieurs paradigmes bien ancrés ont été remis en cause par le télétravail, qui a changé les habitudes de déplacement des gens. Nos modes de fonctionnement s'en sont trouvés profondément affectés. En outre, la pénurie de main-d'œuvre et les besoins criants de financement liés aux baisses d'achalandage du transport en commun nous ont obligés à repenser nos façons de faire.

Malgré ces vents contraires, la Société de transport de Laval (STL) a réussi à maintenir une offre ajustée, efficiente et arrimée à l'évolution des besoins et des priorités des Lavallois·es.

En 2022, nous avons apporté plusieurs modifications au réseau pour mieux répondre aux besoins des différentes clientèles et en attirer de nouvelles. Désormais, des quartiers entiers, dont plusieurs parcs industriels, bénéficient de l'accès au transport public. Nous avons aussi rendu plusieurs arrêts accessibles universellement. À cela se sont ajoutées diverses nouvelles mesures ayant permis aux voyageur·euses du service adapté de profiter d'une sécurité accrue. Nous avons mis en place différentes initiatives pour améliorer l'expérience de la clientèle, comme le paiement par carte de crédit dans tous les autobus. Nous avons aussi appuyé l'implantation de nouveaux titres de transport sur notre territoire, de concert avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

L'année 2022 a également été marquée par des avancées décisives dans l'électrification de la STL. En effet, nous avons donné le coup d'envoi à la construction du futur garage, qui représente l'aboutissement de plusieurs années de travail. Parallèlement, nos équipes ont poursuivi le développement d'autres chantiers historiques pour l'entreprise, s'engageant ainsi dans l'effort collectif de réduction de notre empreinte environnementale. Une nouvelle structure de gouvernance a été mise en place pour arrimer les ressources, insuffler une vision commune et connecter les interdépendances de chaque pan de cette transformation majeure qu'est l'électrification de notre parc d'autobus.

Le financement demeure cependant un défi important pour tout le système du transport urbain, défi qui s'est accentué durant la pandémie, et ce, malgré un soutien ponctuel de la part des deux paliers gouvernementaux. La flambée des prix, l'instabilité des chaînes d'approvisionnement, tout comme la rareté des matériaux et de la main-d'œuvre, nous ont poussés à multiplier nos efforts au profit de la relance du transport collectif de l'après-pandémie.

Par ailleurs, trois vastes projets, incluant le déploiement d'un service rapide par bus (SRB) sur les boulevards Notre-Dame et de la Concorde, ont été annoncés cette année par le gouvernement du Québec. Ils pourront voir le jour grâce à l'appui de la Ville de Laval. Mus par l'ambition d'optimiser sans cesse notre réseau, nous avons continué de collaborer avec la Municipalité pour anticiper les exigences liées au développement urbain et y répondre. Nous remercions d'ailleurs monsieur Stéphane Boyer, maire de Laval, et son équipe pour le soutien durable à l'essor du transport en commun sur l'île Jésus.

Dans ce contexte, l'élaboration d'un plan stratégique transitoire, bâti dans la continuité des orientations précédentes, était nécessaire pour ancrer la STL dans la complexité de l'ère postpandémique et préparer le service de demain. Nous entrevoyons les années à venir avec confiance, forts de notre atout le plus précieux : une équipe compétente, soudée et investie dans la mission de livrer un transport public de grande qualité.

Avant de conclure, cette année a aussi été marquée par un changement de garde important, avec l'annonce du départ à la retraite de monsieur Guy Picard et la nomination à titre de directrice générale de madame Josée Roy au début de 2023.

La STL ne serait pas ce qu'elle est sans la contribution, la créativité et l'engagement des membres de l'équipe. Nous avons la chance de pouvoir compter sur des employé·es fidèles. La première femme chauffeuse ayant pris sa retraite en fin d'année après 36 années de loyaux services en est le meilleur exemple. Également, nous souhaitons remercier les membres du conseil d'administration pour leur soutien indéfectible et leur engagement tout au long de l'année.

En terminant, nous exprimons toute notre gratitude à notre clientèle, dont la fidélité nous a touchés droit au cœur, surtout dans un contexte où nous devions constamment adapter le service. C'est vous, chère clientèle, qui êtes la raison pour laquelle nos quelque 1 150 employé·es se rendent au travail chaque matin. À toutes les personnes qui continuent d'embarquer avec nous, nous vous disons merci, et (re)bienvenue à bord!



Jocelyne Frédéric-Gauthier
Présidente du
conseil d'administration



Josée Roy
Directrice générale



Guy Picard
Directeur général sortant

L'année en chiffres

Un budget annuel de
177 M$

Près de
400 000
déplacements en transport adapté

364
autobus, dont 24 pour les mesures d'atténuation du REM

Plus de
13 millions
de déplacements

18
lignes de taxis collectifs

46
lignes d'autobus

1 133
employé·es, dont 625 chauffeur·euses

20
lignes d'autobus avec accès universel

Rétrospective 2022 : ce qui a marqué l'année

JANVIER

La création du Bureau de la transformation vers l'électrification

Depuis quelques années, la STL a entrepris un virage audacieux qui va lui permettre de déployer un parc d'autobus entièrement électrique d'ici 2040. Ce projet a déclenché de grands changements organisationnels, qui ont nécessité la mise en place d'une approche stratégique globale, intégrée et cohérente. En effet, le nombre, la complexité et l'interdépendance des différents chantiers liés à l'électrification exigent un haut niveau d'arrimage.

C'est à partir de ce constat que la STL a créé, au début de 2022, le Bureau de la transformation vers l'électrification (BTE). Il s'agit d'une structure dotée de sa gouvernance propre qui est transversale à l'ensemble des équipes de la STL et qui relève de la Direction générale. Le BTE vise notamment à orchestrer et à aligner les différents projets pour favoriser une transition opérationnelle optimale vers l'électrification.

En résumé, au cours des prochaines années, les cinq grands chantiers de ce virage vers l'électrification se concentreront sur :

- l'agrandissement des installations;
- la modernisation des systèmes opérationnels;
- la mise en route du nouveau parc d'autobus électriques;
- l'évolution des infrastructures;
- la transformation des façons de faire et des processus avec des technologies en constante évolution.

« Le BTE est une belle occasion de travailler plus en équipe, moins en silo. Toutes les directions ont été mobilisées dans cet effort colossal, portées par une vision commune : paver la voie à la transformation de la STL, en parlant tous et toutes d'une même voix et avec le même message. Il s'agit du plus grand virage que la STL a entrepris. C'est pourquoi c'est aussi stimulant et exaltant d'y participer au quotidien. »



Une première année de mise en place et de lancement

En 2022, les ateliers du comité de direction ont permis, entre autres, d'encadrer le mandat, la vision et les principes directeurs du BTE. La STL a rencontré chaque direction dans le cadre d'une tournée interne avec l'objectif de présenter les grands pans et volets de cette nouvelle structure.

L'année 2022 a donc été celle de la consolidation du personnel du BTE. Au total, ce sont près de 80 employé·es qui seront affecté·es exclusivement aux cinq chantiers de l'électrification au cours des années à venir.

Parallèlement à cela, la STL a réalisé les projets suivants :

- La construction du nouveau garage a débuté. Ce bâtiment accueillera les nouveaux véhicules électriques (chantier 1).
- L'équipe du programme Sy/nergie pour la modernisation des systèmes en soutien à l'électrification a été mise en place. La charte de projet, qui inclut la portée, l'échéancier et le budget, a été approuvée (chantier 2).
- La démarche d'appel d'offres a été complétée pour l'acquisition et la future mise en service des nouveaux autobus électriques (chantier 3).
- Le développement des infrastructures et des technologies véhiculaires a démarré, tout comme les réflexions autour de la portée et du positionnement technologique de la STL pour les prochaines années (chantier 4).
- Une nouvelle équipe, composée de ressources actuelles de la STL, a été constituée pour voir à l'évolution des modèles de transition (chantier 5).



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

MARS

Le paiement par carte de crédit dans tous les autobus

En 2017, la STL lançait son projet pilote de paiement sans contact par carte de crédit, une première au Canada. L'entreprise offre cette solution depuis maintenant cinq ans. Sa popularité n'a cessé de croître, particulièrement dans le contexte des contraintes sanitaires. Qui plus est, le paiement PayPass vient régler certains freins à l'utilisation du transport collectif en simplifiant l'achat de titres unitaires à bord des véhicules.

Depuis mars 2022, tous les autobus de la STL sont officiellement équipés de terminaux de paiement ouvert. Ce système s'est montré performant en offrant une solution qui accélère l'embarquement et facilite le travail des chauffeur·euses.

Les résultats de cette initiative sont déjà probants : le nombre de déplacements payés par carte de crédit s'est accru au fil des mois, atteignant un nouveau sommet en novembre dernier, soit 38 000. Ce chiffre a doublé par rapport à 2019. Cela est dû à la reprise graduelle de l'achalandage et à la nature plus occasionnelle des nouveaux déplacements, ainsi qu'à une campagne d'affichage sur l'ensemble du réseau et des plateformes de communication de la STL. Au total, ce sont près de 340 000 passages qui ont été achetés avec une carte de crédit l'an dernier, ce qui représente 22,4 % des paiements de titres unitaires.



Depuis 2021, l'ARTM est partenaire de cette initiative et travaille à intégrer une solution analogue à l'échelle métropolitaine. Propulsé par les sociétés Flowbird et Moneris, ce projet pilote novateur est à l'image de la STL, qui brille par sa capacité à innover et à devancer les tendances pour répondre toujours plus efficacement aux besoins de la clientèle. Ce projet lui a d'ailleurs valu une reconnaissance importante aux prix OCTAS en juin 2022.

Enfin, l'implantation progressive d'une solution de paiement par carte de débit dans les autobus devrait se finaliser dans le courant de l'année 2023.



MAI-JUIN

Le retour progressif au bureau

La pandémie a entraîné des changements majeurs dans les habitudes de vie et de travail, obligeant les entreprises à mettre en place des solutions viables pour maintenir leurs opérations. La STL n'y a pas fait exception. En 2021, elle a notamment établi un plan pour coordonner le retour au bureau du personnel administratif. Pour ce faire, elle a prévu de l'accompagnement et des outils afin de soutenir ses équipes.

Après avoir reporté à plusieurs reprises le retour au bureau, c'est finalement en mai 2022 que la STL a pu mettre en œuvre son plan d'action de manière progressive. Après plus de deux ans de télétravail obligatoire pour les employé·es de bureau, la concertation interne et la consolidation de différentes stratégies ont permis d'implanter le mode hybride. La réintégration a été facilitée grâce à l'appui de la Direction des technologies de l'information et à la collaboration étroite de toutes les équipes. Certain·es employé·es, qui avaient été embauché·es durant la période de confinement, ont alors pu accéder pour la première fois aux bureaux de la STL!

Plusieurs initiatives, comme des points d'information virtuels et une campagne d'affichage interne, ont permis de mettre en lumière l'histoire de la STL et de ses lieux, et d'accompagner les nouveaux membres du personnel durant leurs premiers jours en présentiel.

À cet effet, deux sondages menés auprès des employé·es par la Direction des ressources humaines ont permis de relever des points à améliorer, notamment la nécessité d'offrir une meilleure flexibilité des journées de travail au bureau.

En terminant, la moitié de l'effectif de la STL, particulièrement ses équipes opérationnelles, a poursuivi son travail sur le terrain pendant la pandémie. Ce dévouement fait la fierté de l'entreprise, qui reconnaît la valeur et l'importance du travail accompli par son personnel au profit de la clientèle.



crédit ARTM

JUILLET

L'implantation de nouveaux titres de transport

Depuis 10 ans, la STL participe à simplifier la tarification du transport régulier et adapté dans la grande région de Montréal, en collaboration avec l'ARTM et les autres sociétés de transport collectif.

Les grands principes de cette refonte ont été établis en 2018, identifiant quatre zones tarifaires (A, B, C, D) et en prévoyant les étapes de son implantation graduelle. Ce travail énorme, effectué sous la direction de l'ARTM, vise notamment à diminuer la quantité de produits offerts sur le territoire métropolitain, et à harmoniser les différents titres. L'objectif ultime est de faciliter la vie des client·es en leur offrant plus de flexibilité dans un monde où le travail en mode hybride prend de l'ampleur.

L'intégration du titre Tous modes AB, amorcée à la fin de 2021, s'est finalisée à l'été 2022. Depuis le 1er juillet dernier, ce nouveau titre permet à la clientèle de se déplacer entre Laval, Montréal et Longueuil, en bus, métro ou train, à un prix avantageux, sans avoir à se procurer plusieurs titres. De plus, l'introduction du titre Bus a remplacé celui de la STL, permettant des déplacements en autobus partout dans la grande région métropolitaine.

Ces changements ont touché autant le service régulier que le transport adapté, le tarif courant que le tarif réduit, ainsi que les titres unitaires, les multipassages et les abonnements mensuels. De plus, la durée de validité des nouveaux titres Bus et Tous modes AB est passée de 90 à 120 minutes afin d'optimiser la correspondance.

L'ensemble de la refonte impliquait un exercice d'adaptation pour la clientèle, qui n'avait connu aucun changement de titres depuis les années 1980. Afin de faciliter le processus pour les voyageur·euses, des campagnes de communication et de promotion ont été menées dans les billetteries métropolitaines, près des distributrices automatiques de titres, dans les points de vente de la STL et dans les autobus, au moyen d'affichage publicitaire.

> ***« Notre priorité demeure l'expérience client. Toute l'équipe dédiée au projet a œuvré à déployer une multitude d'outils de communication pour accompagner notre clientèle dans ce changement et minimiser les répercussions sur la qualité de l'expérience. »***



Vincent Dionne, chef,
Exploitation des données massives,
Direction de la planification
et du développement



DÉCEMBRE

La première pelletée de terre du futur garage d'autobus 100 % électriques

Le 12 décembre 2022 a marqué le début des travaux d'agrandissement du garage actuel de la STL. À terme, ce dernier pourra accueillir des nouveaux véhicules électriques. Par la même occasion, le concept final des aménagements a aussi été dévoilé. Il s'est agi d'une étape charnière du projet titanesque d'électrification de la STL qui s'échelonnera sur plusieurs années.

Estimée à plus de 300 M$, cette nouvelle installation représente actuellement le plus important projet d'infrastructures en construction dédié à des autobus électriques au Québec.

Le projet bénéficie du financement des gouvernements provincial, fédéral et municipal. Cette nouvelle section du garage devrait être opérationnelle vers le printemps 2025.

Selon les plans et devis définis en amont du projet, cet important chantier prévoit une augmentation de 50 % de la superficie du garage actuel, soit 19 000 m² de plus, et un total de 145 cases de stationnements. Le garage sera aussi doté d'une nouvelle entrée électrique de 20 MW, ce qui est comparable à quatre fois la puissance énergétique du Centre Bell.

Le projet d'agrandissement du garage

- Le plus important projet d'infrastructure dédiée aux autobus électriques au Québec, et le plus important chantier de construction de l'histoire de la STL.
- Un projet financé par les deux paliers de gouvernement et par la Ville de Laval.
- De nouvelles infrastructures qui seront prêtes à accueillir des autobus électriques dès 2025.
- Une augmentation de 50 % de la superficie de la STL, soit 19 000 m² supplémentaires.
- Près de 145 cases de stationnements.
- Une nouvelle entrée électrique de 20 MW équivalant à quatre fois la puissance énergétique du Centre Bell.

Photo (page 12), de gauche à droite : *Annie Koutrakis, députée fédérale de Vimy; Christopher Skeete, ministre délégué à l'Économie, ministre responsable de la Lutte contre le racisme et ministre responsable de la région de Laval; Geneviève Guilbault, vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable; Stéphane Boyer, maire de Laval; Guy Picard, directeur général sortant de la STL.*



Hommage à Guy Picard, directeur général sortant

Après 40 ans de carrière en transport urbain, dont 10 à la tête de la STL, le directeur général, monsieur Guy Picard, Ph. D. et certifié PMP, a pris sa retraite au début de l'année 2023, passant ainsi le flambeau à madame Josée Roy.

Reconnu pour sa vision stratégique du transport collectif et sa passion pour l'innovation qui ont permis à la STL d'inspirer l'industrie, monsieur Picard lègue une organisation en santé, une équipe forte et une organisation dont la réputation n'est plus à faire.

Parmi ses nombreuses réalisations, on compte l'amorce de la transition vers l'électrification du parc d'autobus et la mise en place d'une nouvelle solution de perception par carte de crédit à bord des autobus. Sous sa direction et avec l'appui de la Ville de Laval, la STL a aussi pu mettre en œuvre cinq mesures préférentielles pour bus offrant un service plus rapide et performant. Ce projet incluait de nouvelles voies réservées et des voies d'évitement, ainsi que des feux prioritaires intelligents. En outre, monsieur Picard a guidé la STL à travers la pandémie de COVID-19, puis a jeté les bases de la relance du transport collectif dans ce contexte sans précédent.

Monsieur Picard a été récipiendaire de prestigieuses distinctions pour son travail, la Grande mention (2015), le prix Jalon Montréal (2018) et le Prix performance (2019) décernés par le Mouvement québécois de la qualité, ainsi que le Prix Canada pour l'excellence – Platine pour la qualité et la performance exceptionnelle de sa gestion (2021). En 2022, monsieur Picard a également reçu le Prix Edward J. Dowling de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) pour son importante contribution à l'industrie du transport.

> ***J'aimerais remercier monsieur Picard pour sa contribution inestimable pendant toutes ses années de service à la STL. Grâce à sa vision avant-gardiste, son penchant pour l'innovation et sa passion pour le transport, il termine en beauté un parcours hors du commun, laissant une organisation saine, prête à relever de nouveaux défis et à offrir une mobilité plus durable aux Lavallois·es.***



Josée Roy, directrice générale

Merci à la première chauffeuse de la STL

C'est avec émotion que l'équipe de la STL a souligné à la fin décembre le départ à la retraite de madame Sylvie Fiset, après 36 ans de service. En tant que première femme chauffeuse d'autobus de l'entreprise, madame Fiset incarne un modèle de dévouement sans pareil. La STL tient à lui exprimer toute sa gratitude et ses meilleurs vœux pour l'avenir!

Aujourd'hui, l'équipe de 630 chauffeur·euses compte près de 110 femmes.



Orientation 1

Continuer de prioriser la clientèle

Motivée par un engagement intarissable pour la qualité du service, la Société a continué d'assurer une offre à la fois attrayante, compétitive, accessible, écologique, demeurant ainsi en harmonie avec les besoins de mobilité de la population lavalloise malgré les bouleversements des dernières années.



S'adapter aux besoins changeants des Lavallois·es

Avec la reprise de l'achalandage dans le transport en commun, la STL a dû composer avec la transformation des habitudes et des besoins de déplacement.

L'organisation a poursuivi son analyse des variations dans la demande en transport, en mettant en place les ajustements nécessaires pour faciliter les déplacements sur le territoire. Il a fallu revoir certains trajets et horaires afin de mieux desservir les entreprises locales en tenant compte de l'affluence de leur personnel.

Tout en travaillant activement à la relance postpandémique, la STL a misé sur l'optimisation des services régulier et adapté, ajustant graduellement la desserte, les horaires et les parcours pour satisfaire les exigences des Lavallois·es en la matière.





Une reprise encourageante marquée par de nouvelles habitudes de déplacement

L'achalandage dans le transport public à Laval semble avoir repris lentement en 2022, se stabilisant en fin d'année autour de 80 % comparativement à 2019. Il s'agit de la reprise la plus élevée dans la région métropolitaine. Malgré la baisse de la demande, la STL a réussi à maintenir son offre de service à un niveau presque similaire à celui de 2019, continuant ainsi à accommoder sa clientèle et à promouvoir les avantages du transport collectif. Par exemple, certains passages ont été retirés en heure de pointe, tandis que d'autres ont été ajoutés en journée et en soirée pour mieux répondre aux besoins exprimés par la clientèle.

La STL travaille d'ailleurs à créer un plan d'ajustement du service pour accompagner la relance et mieux répondre aux nouvelles habitudes de mobilité découlant de la pandémie. Deux facteurs principaux concourent à la perte d'achalandage, le premier étant l'augmentation du télétravail, et le second, le recours à l'automobile. À cet égard, l'utilisation de la voiture est revenue au niveau prépandémique. Le taux d'acquisition d'automobiles a d'ailleurs augmenté. Bien que la demande ait baissé dans la région, les déplacements internes sur l'île Jésus ont quant à eux augmenté. On note même une progression dans l'utilisation du transport en commun des travailleur·euses des secteurs industriels en comparaison avec 2019.

Afin de prendre le pouls des besoins réels de la clientèle et de moduler le service en conséquence, l'organisation a mené deux sondages en 2022. Cela lui a permis de constater une légère augmentation de la note de satisfaction générale. D'ailleurs, cette tendance encourageante se confirme d'année en année.

La Direction de la planification et du développement et celle des communications et de l'expérience client ont mis en commun l'ensemble des données recueillies par ces sondages. À ces dernières se sont ajoutées celles issues des validations de titres, des médias sociaux et des requêtes adressées au centre de service à la clientèle. Ces données ont permis à la STL de dresser les portraits des client·es de la STL et de leurs habitudes. Les informations ainsi collectées ont été mises à contribution dans l'élaboration du plan stratégique organisationnel de transition vers la relance du transport à l'ère post-COVID. Elles ont permis d'ajuster l'offre selon les tendances qui se dessinent sur le territoire. Le lancement de ce plan est prévu pour 2023.

Plus de fréquence et de confort

Le manque de fréquence des passages d'autobus représente un irritant auprès de la clientèle, surtout durant les périodes hors pointe. C'est pourquoi, dans un contexte marqué par de nouvelles habitudes, la STL a ajusté l'offre sur plusieurs lignes en journée et en soirée la semaine :

- ajout de service sur les lignes 43, 45 et 66 augmentant la fréquence de passage à 30 minutes, plutôt qu'à 60 minutes;
- augmentation du nombre de passages sur la ligne 22/222, pour mieux desservir le parc industriel du secteur est, dans le quartier Duvernay, ainsi que sur la ligne 151 dans les deux directions;
- prolongation des heures de service sur les lignes 42 (Saint-François) et 65 (Sainte-Rose) pour mieux répondre aux besoins des travailleur·euses;
- amélioration de la fréquence de passage en soirée sur le boulevard des Laurentides et sur la ligne 151 dans les deux directions.

De plus, 10 nouveaux abribus ont été installés sur le réseau, et 28 ont été mis à niveau pour améliorer le confort de la clientèle.

Une meilleure desserte vers les pôles industriels

Plusieurs ajustements de service ont permis d'améliorer les déplacements des travailleur·euses dans certains quartiers industriels en plein essor, où le télétravail est moins fréquent. Cette amélioration a concouru à rebâtir l'achalandage, voire à attirer une nouvelle clientèle.

Certaines lignes ont été prolongées et bonifiées pour atteindre d'autres secteurs industriels et commerciaux, dont les lignes 50 et 58 jusqu'au terminus Paul-Kane, dans le quartier Saint-Vincent-de-Paul. Ce changement fait le lien vers le parc industriel depuis le terminus Montmorency pour la ligne 50 et depuis le terminus Cartier pour la 58, en plus d'offrir un meilleur accès aux résident·es de Duvernay.

Dans la même optique, le service de taxi collectif, opéré par le partenaire Taxelco, permet de prolonger le service régulier. Depuis le mois de mai 2022, un nouveau circuit a été ajouté aux 17 lignes de taxis collectifs : le T48. Ce dernier relie le quartier Vimont au secteur commercial de Val-des-Brises, rejoignant environ 70 entreprises et commerces. Des démarches ont d'ailleurs été entamées en 2022 pour évaluer la possibilité que cette ligne soit remplacée par un autobus, en raison de l'importante augmentation de la demande et, conséquemment, des coûts. Des voyages en soirée, ainsi que les vendredis et les fins de semaine ont été ajoutés à la ligne T03.

De plus, au mois de juin dernier, l'ancienne ligne de taxi collectif T16 s'est transformée en ligne d'autobus pour mieux répondre à l'augmentation du nombre de client·es. Cette ligne peut maintenant transporter encore plus de passager·ères vers les entreprises situées sur le boulevard Armand-Frappier.



Enfin, le nombre de passages sur la ligne de taxi collectif T11, qui dessert le secteur Louis-B.-Mayer en pleine transformation, a été bonifié durant les heures de pointe. Le tracé de la ligne T12 a quant à lui été revu et prolongé pour répondre aux demandes de la clientèle et pour desservir les nouvelles entreprises sur la rue John-Molson. Des analyses ont aussi été amorcées en 2022 pour la mise en place de la ligne T02, qui ferait le lien vers les nouvelles entreprises en construction de la rue Gaumont.

> ***Avec la Ville de Laval, nous suivons de manière rigoureuse l'évolution des quartiers et l'arrivée des nouvelles entreprises. Notre but est d'anticiper autant que possible les besoins de déplacement de leur personnel et de leur clientèle. Nous souhaitons leur offrir rapidement un service de transport public adapté.***



François Valiquette, chef, Développement des services Direction de la planification et du développement

En 2022, a également eu lieu le renouvellement pour cinq ans des ententes avec la Commission scolaire Sir Wilfrid Laurier et le Centre de services scolaire de Laval (école CQPEL) pour le transport intégré des élèves. Les étudiant·es du Collège Citoyen ont pu profiter d'une meilleure desserte. Aussi, certaines résidences pour aîné·es sont maintenant mieux desservies; ces personnes peuvent désormais se rendre plus facilement au Marché public 440.

Le maintien de tarifs avantageux

En 2022, la STL a continué d'offrir le titre Horizon 65+, soit les trajets gratuits pour les Lavallois·es âgé·es de 65 ans ou plus, ainsi que le titre XTRA, un tarif avantageux pour les mois de juillet et août pour les élèves lavallois·es de 12 à 17 ans qui détiennent une carte OPUS avec photo.

Depuis 2008, entre le 1er juin et la fête du Travail, lorsqu'un avertissement de smog est émis par Environnement Canada, la STL applique dès le lendemain un tarif spécial à 1 $ sur l'ensemble de son réseau régulier d'autobus. Cette initiative vise à inciter les gens à prendre le transport collectif plutôt que l'auto afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de contribuer à améliorer la qualité de l'air.

En 2022, la journée à 1 $ a eu lieu le vendredi 23 septembre.

L'innovation au service des client·es

Cela fait plusieurs décennies que la STL se démarque par son esprit d'innovation, toujours axé sur l'optimisation de l'expérience client. De nombreux projets ont vu le jour, inspirant d'autres sociétés de transport à nous emboîter le pas.

Un projet pilote pour mieux planifier le service

En 2022, la STL a eu recours à l'intelligence artificielle afin de compter les passager·ères en utilisant la vision assistée par ordinateur. Comme pour l'ensemble de ses initiatives, son objectif était de démontrer le potentiel de cette technologie pour améliorer l'expérience de la clientèle à bord des autobus.

Cet outil est capable de distinguer le type de client·es (enfants, adultes, aîné·es), tout en préservant leur anonymat, ainsi que de détecter la présence de déambulateurs, de fauteuils roulants, de poussettes, ou encore de vélos. Il devient alors possible de recueillir des informations cruciales pour mieux adapter les autobus et le réseau, et le rendre plus confortable et accessible pour l'ensemble des client·es. De plus, grâce à la mise en place d'une caméra à l'avant de l'autobus, la STL peut collecter des données sur la congestion routière qui affecte les temps de parcours, puis déterminer les interventions à faire en priorité.

Ce projet unique au Québec est issu de la collaboration de plusieurs directions, soit celles des Technologies de l'information, de l'Entretien et de l'ingénierie, ainsi que de la Planification et du développement. À la lumière des résultats prometteurs de ce projet pilote, la STL procédera à l'acquisition de compteurs de passager·ères par caméra, dont une centaine en 2025.

Un nouvel afficheur numérique

La STL a permis à l'entreprise montréalaise BusPas de tester un nouveau prototype d'afficheur numérique pendant un an sur plus de 20 arrêts d'autobus des boulevards des Laurentides et de la Concorde.

Cette technologie alimentée à l'énergie solaire affiche des données en temps réel sur les prochains passages. Elle capte aussi des informations importantes comme le nombre de personnes présentes à l'arrêt de bus et elle est capable d'estimer les temps d'attente et d'embarquement.



Objectif : garantir l'accessibilité universelle sur tout le réseau

Grâce à son *Plan de développement de l'accessibilité au transport en commun 2017-2021*, la STL a pu améliorer nettement et de manière structurée l'accessibilité du réseau régulier pour la clientèle à mobilité réduite. Elle a fait appel de manière transversale au personnel de l'organisation, en impliquant toutes les directions.

En 2022, à l'issue du projet d'amélioration de l'accessibilité des arrêts du réseau, 337 nouveaux arrêts ont été rendus accessibles un peu partout sur le territoire de Laval. Ces derniers s'ajoutent aux quelque 900 autres arrêts déjà accessibles, ce qui équivaut à une augmentation d'environ 30 %.

De plus, une nouvelle ligne d'autobus a été rendue accessible, pour un total de vingt lignes de ce type, et une nouvelle signalétique a été ajoutée aux arrêts. Finalement, des fonctionnalités additionnelles ont été rendues disponibles sur le site Web de la STL pour permettre aux personnes à mobilité réduite de mieux planifier leurs déplacements; tous les arrêts accessibles et toutes les lignes d'autobus munis d'une rampe d'accès y sont indiqués. Dans la même veine, des bandes rouges ont été installées ou remplacées sur les parois vitrées de près de 98 abribus pour en faciliter la visibilité pour les personnes malvoyantes. À partir de 2023, tous les futurs abribus en seront dotés.

Enfin, donnant suite à un projet pilote entamé en 2020, la STL a ajouté deux plateformes et onze dalles de béton au niveau des arrêts sur rue qui n'étaient pas équipés de bordure ni de trottoir, rendant ces derniers accessibles et fonctionnels.

Un nouveau plan 2022-2026

Afin d'actualiser son prochain plan de développement de l'accessibilité, la STL a mené un exercice d'évaluation en collaboration avec des partenaires, dont le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de la Montérégie-Centre, le Regroupement des organismes de promotion de personnes handicapées de Laval (ROPPHL) et l'Association lavalloise pour le transport adapté (ALTA). Elle a aussi mené des consultations à l'interne et des enquêtes auprès de la clientèle.

C'est ainsi qu'en 2022 a été élaboré le *Plan de développement de l'accessibilité 2022-2026*, qui reconduit environ 20 % des actions qui n'ont pu être réalisées au cours des années précédentes. Ce nouveau Plan mise sur neuf chantiers de travail, avec des critères d'accessibilité bonifiés. Il sera rendu public dans le courant de l'année 2023.

Avec ce Plan, la STL vise à accélérer son développement en matière d'accessibilité universelle, en concordance avec les objectifs fixés dans le cadre de sa planification stratégique. De surcroît, elle souhaite doter l'entièreté de son parc de rampes d'accès d'ici 2030, au fur et à mesure que les véhicules à carburant seront remplacés par les nouveaux autobus électriques. Cela permettra, à terme, d'offrir des lignes accessibles sur l'ensemble du réseau. À ce jour, 72 % des véhicules de la STL possèdent une rampe à bascule.

La Société a entamé des diagnostics pour valider également l'accessibilité de son site Web et pour l'actualiser. Elle a d'ailleurs poursuivi ses formations auprès des chauffeur·euses afin de favoriser le déploiement des rampes d'accès et les interactions avec la clientèle atteinte d'un trouble du spectre de l'autisme ou de déficience intellectuelle.



Un transport adapté toujours optimisé

Cette année, le taux d'achalandage du transport adapté était comparable à celui de 2014. Concrètement, la reprise a été équivalente à 79 % du taux de 2019. Pendant la pandémie, le nombre de passager·ères a été limité selon la grandeur des véhicules, particulièrement pour la clientèle plus à risque. À la fin de 2022, la capacité d'accueil maximale était à nouveau permise, marquant un retour à la normale. En outre, dix personnes peuvent maintenant embarquer en même temps dans les minibus du transport adapté, trois dans les taxis collectifs.

Par ailleurs, au cours des derniers mois, la STL a renforcé la sécurité à bord des véhicules du réseau adapté. En premier lieu, elle a mis en place une interface de prise en charge à la destination. Plus précisément, il s'agit d'un projet pilote permettant de mieux encadrer la sécurité des trajets des individus atteints d'une déficience intellectuelle ou d'un handicap physique. Grâce à cette interface sur tablette, une première au Québec, les chauffeur·euses du transport adapté peuvent maintenant prendre en note le nom et les coordonnées de la personne à qui la cliente ou le client a été confié à l'arrivée.

La STL a également doté ces mêmes tablettes d'un bouton pour appeler le 911 en cas de besoin.



Orientation 2

Miser sur notre atout le plus précieux : nos employé·es

Les efforts soutenus et la grande qualité du travail livré par les équipes de la STL en 2022 ont transparu dans chaque aspect de son offre de service. La Société peut compter sur l'engagement, le savoir-faire et la ténacité de ses quelque 1 150 employé·es, des personnes dévouées qui travaillent sur le terrain, dans les garages, sur les routes, dans les bureaux ou en télétravail.

Le retour en présentiel a exigé une planification serrée. Il fallait mettre en place des systèmes et des procédures qui prennent en compte les changements vers un mode de plus en plus hybride. Plusieurs ajustements ont été effectués pour que les conditions répondent aux besoins exprimés par les membres du personnel.



Une équipe mobilisée

La STL est reconnue pour sa capacité à innover, notamment lorsqu'il s'agit de mieux desservir la clientèle. Pour aller en ce sens, elle a investi davantage de temps et de ressources pour soutenir l'engagement et la valorisation de ses atouts internes. L'organisation a ainsi mis sur pied un comité permanent de mobilisation, composé de membres de différentes directions.

L'année 2022 a permis de baliser la mission, la charte et les objectifs soutenant les travaux du comité, et de présenter le cadre souhaité aux groupes syndicaux, afin de commencer à poser des actions en 2023.

Œuvrant dans les sous-comités de travail, les membres de cette nouvelle entité de mobilisation iront à la rencontre des différents corps de métier pour écouter les équipes et échanger sur des éléments perfectibles et des pratiques à mettre en place, et pour assurer des suivis systématiques. C'est seulement dans un esprit de franche collaboration que pourront être déployées des stratégies cohérentes, ambitieuses et engageantes pour tout le personnel.

Cet outil de concertation incarne pleinement les valeurs de la STL : le respect, l'excellence et la collaboration.

« La mobilisation de nos gens est fondamentale pour ancrer tous les projets et les initiatives de notre grande organisation. On veut que notre approche soit à l'image de la société de transport moderne, humaine et innovante que nous sommes! »



Pascale Maltais, chef, Développement organisationnel, Direction des ressources humaines

Une organisation investie dans sa communauté



Crédit : Maxime Riendeau

La STL a participé à la 55e Finale des Jeux du Québec, qui se déroulait du 22 au 30 juillet à Laval. Elle a agi à titre de transporteur officiel des 3 300 athlètes et 2 500 bénévoles présent·es aux 15 sites de compétition. L'équipe des chauffeur·euses et celle des superviseur·euses ont travaillé sans relâche pour assurer un service de navettes nolisées pendant huit jours.

De plus, pour préparer la trentaine d'autobus supplémentaire nécessaire chaque jour, l'équipe dédiée à l'entretien de soir et de nuit a veillé au ravitaillement, au nettoyage, à la maintenance et aux réparations, travaillant en équipe réduite, dû à la période estivale. L'équipe de la planification opérationnelle du réseau était à pied d'œuvre depuis des mois pour tracer et organiser les trajets et les manœuvres. Enfin, l'équipe des communications a vu à la coordination de l'ensemble de la participation et de la visibilité de la STL pendant et après les Jeux. Cet événement a été sportif aussi bien pour les participant·antes que pour l'équipe de la STL. Ce fut une occasion de prouver encore une fois l'excellence – quasi olympique! – du service.

Uni·es pour la persévérance scolaire

Pour la première fois en 2022, la STL s'est jointe au Centre de services scolaire de Laval et au Regroupement lavallois pour la réussite éducative afin de favoriser la persévérance scolaire des jeunes de la région dans le cadre de la Semaine québécoise de l'orientation.

Durant trois webinaires, six employé·es de différentes directions ont rencontré les jeunes de huit écoles secondaires et de certains centres de formation à Laval. Ayant pour objectif de les motiver à poursuivre leurs études, les présentateur·rices leur ont fait connaître leur métier, offrant un aperçu de la diversité de leur parcours personnel et scolaire, tout comme de leur expérience professionnelle.

« C'est très gratifiant de pouvoir motiver des jeunes à ne pas se décourager dans la vie pour réussir leur parcours scolaire. Il s'agit d'une belle initiative qui pourrait être reconduite et qui permettrait à la STL de continuer à tisser de beaux liens avec la communauté. »



Slim Amri, gestionnaire, Maintenance et fiabilité, Direction des infrastructures

Des efforts de solidarité reconnus et récompensés

La STL a été sélectionnée dans deux catégories lors de la 35e édition de la soirée des OCTAS, organisée en juin dernier par le Réseau Action TI. Cet événement récompense l'excellence dans les domaines des technologies informatiques et du numérique.

Tout d'abord, le programme STL Compagnon, une initiative unique au Canada, a reçu le Prix du jury et une nomination comme finaliste dans la catégorie Culture et société. Ce projet novateur, mis en place en 2021, vise à faciliter l'utilisation du service d'autobus pour les jeunes de 12 ans ou plus vivant avec un trouble du spectre de l'autisme, une déficience légère ou un trouble du langage.

La STL était aussi finaliste, avec l'ARTM, dans la catégorie Solutions d'affaires, secteur public, pour son projet de paiement sans contact par carte de crédit installé dans tous ses autobus depuis 2022.

L'application mobile STL Compagnon est un outil de guidage en temps réel sur téléphone intelligent qui est conçu pour réduire l'anxiété vécue par les personnes à besoins particuliers lors de leurs déplacements en autobus. Grâce à ce système, les Lavallois·es de 12 ans ou plus vivant avec un trouble du spectre de l'autisme, une déficience intellectuelle légère ou un trouble développemental du langage, peuvent intégrer le transport par autobus dans leurs habitudes. Lancée en 2021, cette application novatrice est une première en Amérique du Nord.



Monsieur Pierre Lavigueur, directeur exécutif, Développement et innovation et monsieur Guy Picard, directeur général sortant

Appuyer la lutte contre la pauvreté

Une collecte de fonds à l'interne a permis de verser cette année un don total de 54 000 $ à Centraide, soit l'équivalent de 120 % de l'objectif établi. Depuis 1987, la STL et ses employé·es ont donné 820 000 $ à cette fondation, qui soutient des organismes communautaires agissant sur plusieurs fronts pour lutter contre la pauvreté. La STL est touchée par la générosité dont ses équipes font preuve pour aider leur prochain!

D'autre part, la STL a remis un chèque de 10 000 $ au Centre de bénévolat et Moisson Laval pour l'année 2022, grâce à l'implication des membres du comité Boomerang qui ont organisé plusieurs activités de collecte de fonds, ainsi qu'à la générosité de ses employé·es.



***Membres du comité Boomerang,** en compagnie du directeur général sortant, monsieur Guy Picard, et de la présidente du conseil d'administration, madame Jocelyne Frédéric-Gauthier*

Orientation 3

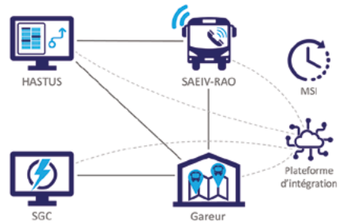
Se tourner vers l'électrification

La transformation vers l'électrification représente le plus important défi que la STL ait connu depuis sa fondation. Pour assurer une transition optimale du parc actuel d'autobus vers le tout électrique, le Bureau de la transformation vers l'électrification a été mis sur pied en 2022. Articulé autour de cinq grands chantiers internes, le BTE a pour mission, entre autres, de coordonner les interdépendances entre les projets liés à l'électrification pour que le maintien des opérations soit assuré.

Ce virage historique implique la modernisation radicale des infrastructures, des systèmes et des façons de faire dans l'ensemble des unités d'affaires.



Le programme Sy/nergie se concrétise



L'électrification du parc d'autobus présente plusieurs défis. En effet, la STL doit disposer des systèmes technologiques appropriés pour soutenir ce projet d'envergure. Les systèmes d'exploitation, essentiels aux activités courantes et futures de la Société, devront être plus efficaces, mieux intégrés et plus fiables que jamais. Le succès de leur implantation demande une organisation, des moyens et des ressources importantes. C'est dans cet esprit que le programme, anciennement connu sous le nom SAEIV++, a été rebaptisé Sy/nergie en 2022.

Le programme Sy/nergie – « systèmes » et « énergie » – constitue le deuxième plus important chantier de la STL lié à l'électrification, après l'agrandissement du garage. L'objectif du programme est de moderniser les systèmes technologiques pour soutenir l'électrification.

Sy/nergie vise plus précisément la mise à jour de solutions technologiques existantes, le remplacement de certaines solutions et l'acquisition de nouveaux outils en lien avec les opérations et l'exploitation du parc d'autobus électriques. Avec la révision en profondeur de l'écosystème technologique de la STL, Sy/nergie planifie l'implantation et l'intégration de solutions modernes, performantes et adaptées à l'opérationnalisation d'un parc d'autobus mixte qui transitionnera vers le 100 % électrique. Ces solutions seront déployées progressivement entre 2024 et 2028.

En 2022, six projets majeurs ont été consolidés dans le cadre de Sy/nergie.

1. Projet SAEIV-RAO – Mise à niveau des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur·euse, de communication avec les chauffeur·euses et de répartition des communications assistées par ordinateur

Ce projet vise à maintenir une livraison optimale du service et à assurer la communication avec les chauffeur·euses sur la route, tout en intégrant de nouvelles données pour exploiter des bus électriques, comme le suivi en temps réel de la charge. En plus de soutenir la gestion des opérations, ce projet a pour but d'améliorer l'information fournie en temps réel à la clientèle.

2. Projet HASTUS – Mise à jour des systèmes de développement et de planification de l'offre de service et de répartition et de gestion des tâches

Ce projet vise principalement la modernisation du progiciel utilisé depuis plus de 25 ans par la STL pour planifier et livrer le service. Sa mise à jour représente un saut technologique d'environ 10 ans comparé à la version actuelle. Cette mise à niveau comprend de nouvelles fonctionnalités et modules adaptés à l'exploitation d'un parc d'autobus électriques. Cela implique de tenir compte du temps de recharge et de l'autonomie des véhicules sur la route.

3. Projet SGC – Implantation d'un système de gestion de la recharge

L'alimentation de véhicules électriques est beaucoup plus complexe et longue que le ravitaillement d'autobus qui carburent au biodiesel. Par conséquent, cela exige une planification et une gestion beaucoup plus fiables. Pour gérer efficacement l'utilisation des autobus électriques, il faut assurer la supervision, le contrôle et l'optimisation de la recharge et de la facture d'électricité à l'aide d'un nouveau système intégré qui tient compte de la disponibilité quotidienne de mégawatts et du niveau de batterie des véhicules.

4. Projet gareur – Automatisation du système de gestion des véhicules dans le garage

La gestion d'un parc d'autobus mixte ajoute également un niveau de complexité à l'organisation des véhicules dans le garage. Ce projet vise à doter la STL d'un système « gareur » automatisé offrant la localisation et la gestion optimisée de l'emplacement des autobus. Ce système tient compte de l'utilisation des espaces de stationnement, des plans de recharge, des activités d'entretien, ainsi que de plusieurs autres contraintes opérationnelles demandant une gestion pointue des déplacements dans le garage et de l'affectation des véhicules aux chauffeur·euses.

5. Développement d'une plateforme d'intégration

Une multitude de systèmes communiquent entre eux au sein de l'organisation pour s'échanger une foule de données essentielles à la planification, à l'exploitation et à la livraison du service. Ce projet a pour objectif de mettre à jour une solution infonuagique qui simplifiera la gestion de ces données de manière intégrée.

6. Mise en œuvre de mesures et solutions intérimaires

La transformation vers l'électrification implique la révision complète de plusieurs processus, outils, facteurs et systèmes opérationnels. Pour assurer la continuité des opérations et une transition en douceur, des initiatives sont mises en place pour contrôler les risques opérationnels et planifier les mesures de mitigation nécessaires dans le cadre du déploiement des différents projets du programme Sy/nergie. Par exemple, le projet prévoit une modernisation partielle et temporaire de certains équipements embarqués utilisant la technologie de communication 3G, afin de pallier la fin anticipée du soutien de cette infrastructure par les opérateurs de téléphonie mobile.

Le programme Sy/nergie compte sur une équipe multidisciplinaire d'une quarantaine d'employé·es de la STL et de firmes externes. Cette équipe veille à la planification, à la réalisation et au déploiement de chacun de ces projets, ainsi qu'à la coordination avec les autres initiatives de la STL. Ces activités impliquent la mise en place des ressources, des pratiques et des outils nécessaires à la bonne réalisation du programme tout en maintenant les interrelations avec les autres initiatives en cours à la STL.

> ***« La modernisation technologique qui découlera du programme Sy/nergie est d'une ampleur, d'une complexité et d'une implication sans précédent pour la STL. Les systèmes requis pour l'électrification sont au cœur de nos activités et exigent une révision en profondeur de nos façons de faire. Cette refonte ne concerne pas seulement la technologie; elle touche aussi nos pratiques. C'est cela qui nous permettra de réussir la transformation vers l'électrification tout en maintenant un service de haute qualité pour notre clientèle. »***



Alexandre Savard,
directeur du programme Sy/nergie,
Bureau de la transformation vers l'électrification

Un nouveau plan stratégique pour les années de transition

La pandémie a amené son lot de défis en matière de transport collectif. Elle a également modifié les besoins de la clientèle et, par le fait même, la réalité opérationnelle de la STL. Les prémisses du *Plan stratégique organisationnel (PSO) 2019-2028* ont été chamboulées, provoquant l'urgence d'étudier un nouveau plan pour les années 2023-2025 qui prend en compte le contexte évolutif postpandémie.

C'est ainsi qu'est apparue la nécessité de revoir les objectifs et les initiatives à venir en tenant compte des défis actuels du transport en commun : baisse de l'achalandage, refonte tarifaire, enjeux structurels de financement exacerbés par une forte inflation, surchauffe des marchés, évolution de l'organisation du travail, transformation vers l'électrification. Voilà autant d'enjeux qui doivent être considérés pour jeter les bases du transport public de demain.

Les valeurs, la vision et les orientations de la STL continuent de nourrir le nouveau *Plan stratégique organisationnel de transition 2023-2025*, qui conjugue continuité et adaptation, pour donner le temps à la Société d'encadrer adéquatement les changements envisagés.

L'élaboration de ce plan sur trois ans a été entamée en 2022 grâce à un comité de travail ad hoc. Ce projet a fait appel à la contribution de toutes les directions et des employé·es par le biais d'un atelier collaboratif. Le dévoilement de la nouvelle mouture aura lieu au cours de l'année 2023.



Orientation 4

Développer le transport collectif de manière structurante

Depuis 2019, la STL, la Ville de Laval et d'autres sociétés de transport incitent les paliers de gouvernement provincial et fédéral à s'engager dans des efforts plus marqués de pérennisation du financement du transport en commun. En effet, l'offre de transport collectif est tributaire du soutien financier gouvernemental. Il faut prévoir un cadre stable, suffisant et de longue durée pour le maintien et le développement du service à la population et la livraison de projets comme celui de l'électrification.

En 2022, la STL, tout comme d'autres organismes de transport, a pu bénéficier d'un soutien supplémentaire de la part du gouvernement du Québec et du Canada pour contrer la baisse historique de l'achalandage. Toutefois, les efforts consentis sont ponctuels et ne viennent compenser qu'en partie les pertes de revenu des dernières années, tout en étant insuffisants pour relancer le transport collectif et ramener l'achalandage au niveau d'avant la pandémie.

La STL a réclamé un investissement provincial d'un minimum de cinq ans pour bâtir la reprise sur des bases solides et de façon prévisible. Ce financement est d'autant plus nécessaire dans la mesure où des besoins financiers importants sont aussi à prévoir à court terme pour réaliser le grand virage vers l'électrification et respecter ainsi l'objectif fixé par le gouvernement du Québec dans son *Plan pour une économie verte*, soit électrifier 55 % du parc total d'autobus urbains d'ici 2030.



Plaidoyer pour un financement du transport collectif à la hauteur des ambitions publiques

Le 10 mai 2022, la STL s'est jointe à l'ATUQ et à d'autres sociétés de transport pour rencontrer les élus et les membres de différents cabinets ministériels dans le cadre d'une journée de représentations à l'Assemblée nationale.

Il a été notamment question des conséquences de l'enjeu structurel du financement, qui nuit à la capacité de se projeter dans l'avenir et d'offrir un service qui soit toujours à la hauteur des besoins de la clientèle et de la nouvelle réalité post-COVID.

Vers une gouvernance saine dans la région métropolitaine

Le rapport sur l'application de la Loi sur l'ARTM publié par le ministre des Transports en mai 2022 a permis de faire le bilan des cinq premières années de cette agence gouvernementale fondée en 2017. Ce document met en lumière certains enjeux soulevés par la STL dans le cadre de consultations publiques tenues à la fin 2021, comme l'importance pour l'ARTM de se recentrer sur sa mission première et sur ses fonctions stratégiques de planification, de tarification et de coordination des services.

La STL a salué les recommandations issues de ce rapport, qui invite notamment à adopter des mécaniques de collaboration plus soutenues et efficaces, à diriger avec plus de transparence, par exemple en ce qui a trait au processus budgétaire, et à miser sur l'expertise reconnue des sociétés de transport.

Au cours des prochains mois, la STL va continuer d'offrir son soutien à l'ARTM, afin que cette dernière puisse se recentrer sur sa mission première, soit offrir une vision stratégique et une planification intégrée du développement du transport collectif dans la grande région métropolitaine.



Partenaire de développement à Laval

Œuvrant depuis plus de 50 ans à un développement urbain favorisant la mobilité durable, la STL a poursuivi sa collaboration avec le gouvernement, l'ARTM et la Ville de Laval. Ensemble, ces partenaires travaillent pour que des projets structurants voient le jour et que le service de transport soit modulé selon l'état d'avancement d'autres projets de transport dans la région, dont la construction du Réseau express métropolitain (REM).

C'est ainsi que le 27 mai dernier, le ministre des Transports sortant, monsieur François Bonnardel, a annoncé le lancement officiel d'études pour trois projets majeurs de transport collectif, en présence du député de Sainte-Rose, monsieur Christopher Skeete, et du maire de Laval, monsieur Stéphane Boyer.

Dans un premier temps, l'implantation de voies réservées et d'un SRB est envisagée sur les boulevards de la Concorde et Notre-Dame, comme le prévoit la loi 66. Ce projet répondra à un important besoin de mobilité, puisque les autobus de la STL effectuent près de 550 voyages sur cet axe, y transportant quotidiennement plus de 13 500 passager·ères. Selon les chiffres de 2017, cela représente environ 18 à 20 % de la clientèle journalière de la STL.

Aussi, des analyses seront effectuées dans le but de proposer une solution de transport collectif de type SRB pour améliorer la circulation sur le boulevard Saint-Martin, désengorger cette artère très achalandée et connecter entre eux de nombreux quartiers et pôles d'intérêt de Laval.

Enfin, la réalisation d'un mode structurant de transport est à l'étude sur la branche ouest de la ligne orange du métro. Ce projet vise à répondre aux besoins de déplacement actuels entre la station de métro Côte-Vertu et le nord de Laval.

Ces initiatives ont toutes pour objectifs de lutter contre la congestion routière et de faire de meilleurs liens entre les quartiers, en facilitant les déplacements vers Montréal ainsi que d'est en ouest à Laval.

Acteur central dans la planification du développement de son territoire, la STL collabore aussi activement avec la Ville de Laval afin d'améliorer la qualité de vie de la population. En 2022, elle a contribué aux travaux du Bureau de la mobilité durable de Laval, avec l'ambition de favoriser la mobilité active et le transport collectif auprès de ses concitoyen·nes.

Orientation 5

Gérer la complexité de l'après-pandémie au jour le jour

Comme par les années passées, les équipes de la STL ont mis les bouchées doubles en 2022 pour maintenir un service de haut niveau, répondant aux attentes et aux besoins des Lavallois·es malgré les imprévus de la situation sanitaire.

Nonobstant cette sortie de crise, des enjeux importants ont pesé sur les opérations, comme la rareté de la main-d'œuvre et des matériaux, et les changements encore évolutifs des habitudes de déplacement. Les employé·es de la STL ont dû faire preuve de beaucoup de flexibilité et d'agilité.



Assurer le service public en contexte de pénurie

Planifier le déploiement des différents chantiers de l'électrification et assurer la livraison d'un service de transport urbain sans soubresauts constituent des défis de taille, encore plus en temps de pandémie. La pénurie des ressources matérielles et humaines a exacerbé ces difficultés.

Comme beaucoup d'entreprises, la STL a dû composer avec un marché de l'emploi extrêmement compétitif. Elle n'a pas échappé aux difficultés de recrutement et de rétention de personnel, notamment lorsqu'il était question de compétences spécialisées.

De plus, le ralentissement, voire la rupture, de certaines chaînes d'approvisionnement mondiales s'est répercuté sur l'approvisionnement de services et de produits, le prix payé et la planification des opérations internes. Il a fallu trouver des solutions rapidement pour subvenir à la désuétude et au manque de certaines pièces nécessaires au fonctionnement quotidien du parc d'autobus.

Pour ce faire, la STL a travaillé de concert avec ses fournisseurs, en multipliant les communications et en resserrant ses liens d'affaires. Elle a réussi à trouver des solutions rapides qui ont permis de maintenir le service en minimisant les impacts sur ses équipes. L'évolution de la structure organisationnelle, avec la création d'une Direction de l'approvisionnement et de la gestion du matériel, et la dotation de techniciens, a permis de consolider le rôle névralgique que joue ce maillon dans la chaîne de l'organisation.

En resserrant les suivis journaliers des véhicules, la Direction de l'entretien et de l'ingénierie a été capable d'organiser par priorité l'approvisionnement de pièces mécaniques en veillant à ce que cela perturbe le moins possible le service.

> ***« Nous avons fait de la gymnastique pour trouver des solutions aux difficultés d'approvisionnement dans un contexte de pénurie. Nous avons travaillé encore plus étroitement avec nos fournisseurs, revoyant nos besoins au quart de tour. Notre objectif était toujours d'atténuer les imprévus ou les désagréments dans la fluidité du service offert. »***



Nicholas Larocque, directeur principal, Approvisionnement et gestion du matériel



Nos résultats

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

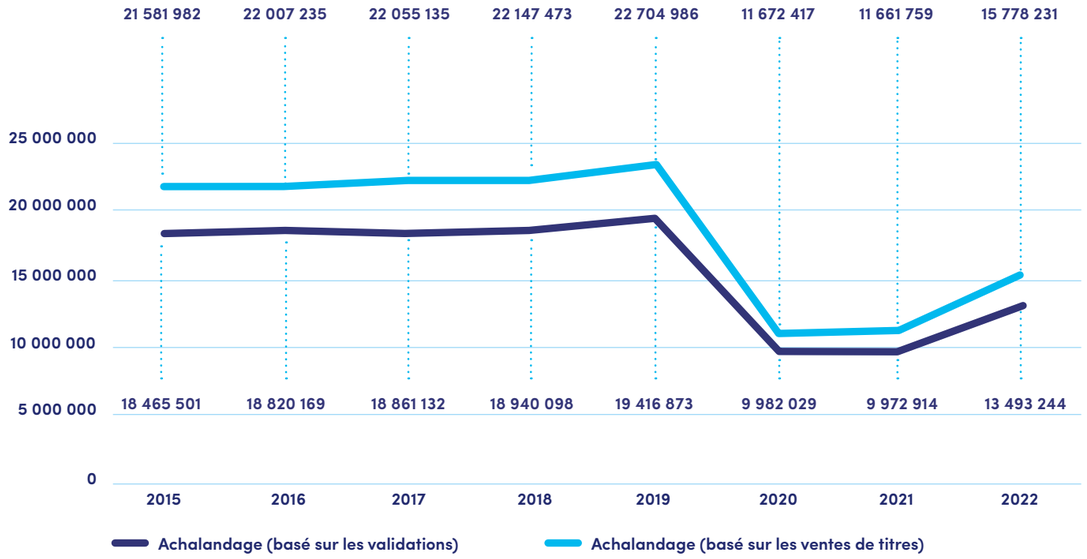
Engagée à offrir à sa clientèle un service de transport collectif de qualité, performant, innovant et évoluant selon les besoins en mobilité, la STL se dote d’outils pour mesurer ses accomplissements et sa performance.

Chaque année, elle suit ses résultats en fonction des cibles établies dans son *Plan stratégique organisationnel 2019-2028*. 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. Compte tenu du contexte pandémique et de la reprise progressive de l’achalandage, la Société a entamé une révision de ses cibles et indicateurs dans le cadre de l’élaboration de son plan stratégique de transition. La description, la méthode de calcul et les explications détaillées de chaque indicateur sont disponibles sur le site Web.

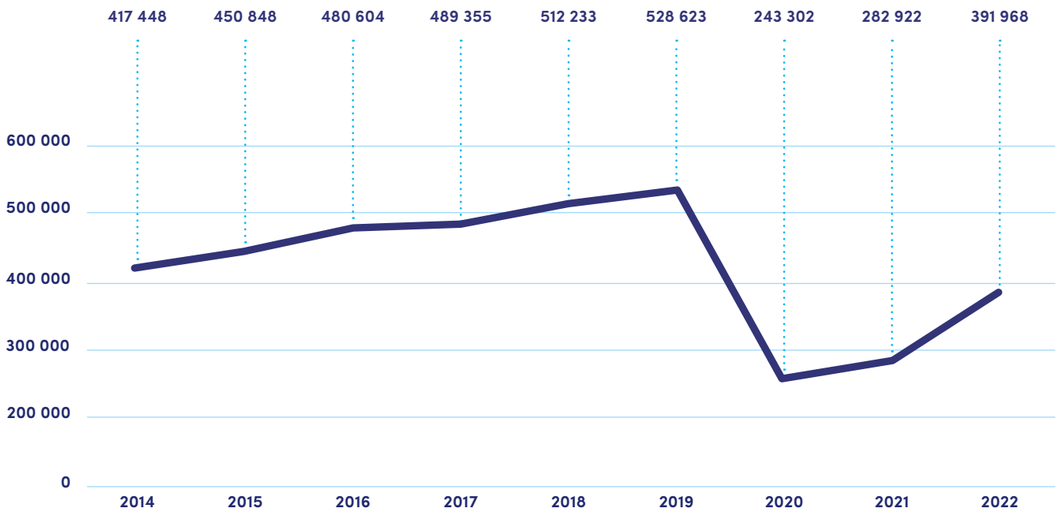
https://stlaval.ca/a-propos/diffusion/indicateurs

Indicateurs de performance

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



Achalandage du service transport adapté (en nombre de déplacements)



Qualité de service

Ponctualité du service
Transport régulier

91 %

Ponctualité du service
Transport adapté

91,26 %

Note de satisfaction de la clientèle
Transport régulier

7,9/10

Note de satisfaction de la clientèle
Transport adapté

Non mesuré

Cote globale de l'engagement qualité

Non mesuré

Environnement

Émission de GES autobus
kg CO^2/100 km

110

Livraison du service

Taux de disponibilité des véhicules

80,7 %

Taux de livraison du service

99,51 %

Productivité

Coût par déplacement
Transport régulier

8,56 $

Coût par déplacement
Transport adapté

26,19 $

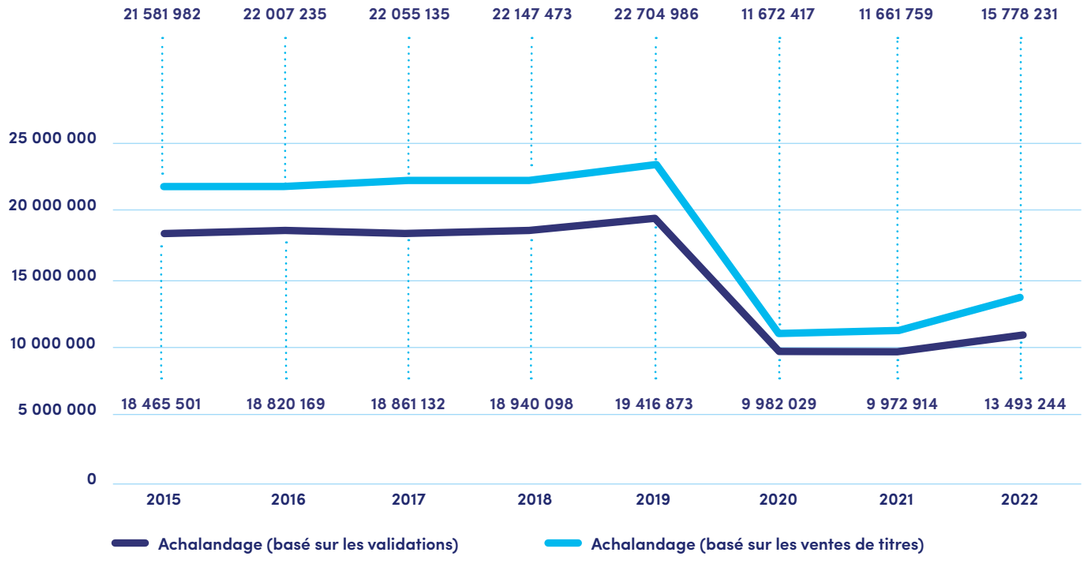
Indice de maturité de la Gestion de la performance au quotidien

3

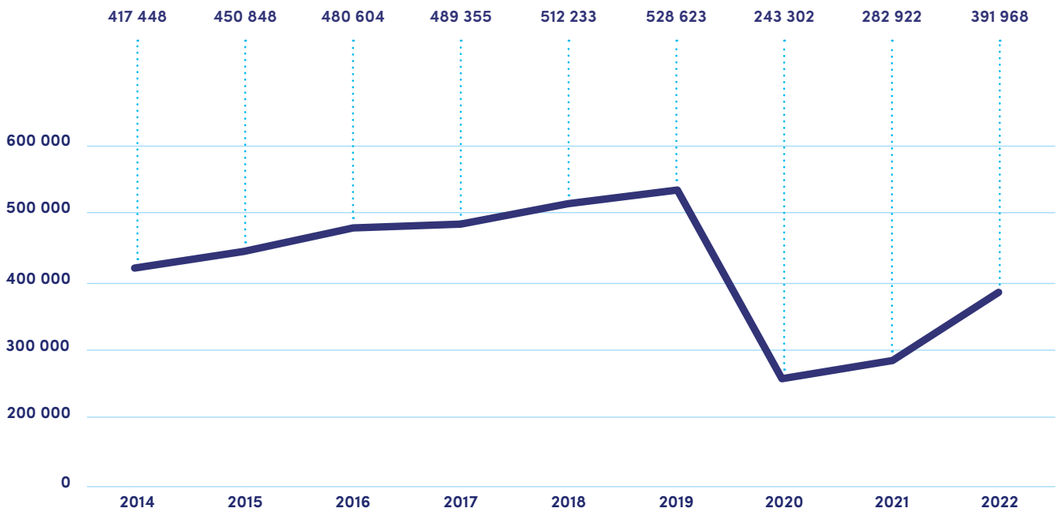
Objectif atteint
Objectif non atteint
Objectif presqu'atteint
Non mesuré

Indicateurs de performance

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



Achalandage du service transport adapté (en nombre de déplacements)



Qualité de service

Ponctualité du service
Transport régulier

91 %

Ponctualité du service
Transport adapté

91,26 %

Note de satisfaction de la clientèle
Transport régulier

7,9/10

Note de satisfaction de la clientèle
Transport adapté

Non mesuré

Cote globale de l'engagement qualité

Non mesuré

Environnement

Émission de GES autobus
kg CO^2/100 km

110

Livraison du service

Taux de disponibilité des véhicules

80,7 %

Taux de livraison du service

99,51 %

Productivité

Coût par déplacement
Transport régulier

8,56 $

Coût par déplacement
Transport adapté

26,19 $

Indice de maturité de la Gestion de la performance au quotidien

3

Objectif atteint
Objectif non atteint
Objectif presqu'atteint
Non mesuré

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, lesquels membres sont tous désignés par le conseil municipal de la Ville de Laval.

Dans le cadre de leur mandat, les administrateurs ont plusieurs responsabilités, dont :

- Administrer 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 et se prononcer sur les 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 décisions du conseil d'administration en partageant leur expertise avec les autres administrateurs, notamment par rapport à l'ensemble des modes de transport collectif, la mobilité durable, la qualité et la performance du service de transport collectif et les besoins de la communauté lavalloise.
- Assurer une gestion compétente des risques reliés à l'exploitation d'une société de transport en commun en pleine expansion.
- Approuver le budget annuel 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 gouvernance, éthique et ressources humaines

Rémunération des administrateurs du CA en 2022

Nom	Titre	Revenu d'emploi 2022 T4	Assurances vie et Santé (yeur)	Régime de retraite (yeur)
Jocelyne Frédéric-Gauthier	Présidente	43 156,39 $	- $	7 533,55 $
Vasilios Karidogiannis	Vice-président	23 456,35 $	- $	4 041,80 $
Suzanne Savoie	Administratrice	25 656,15 $	- $	- $
Mélanie Martel	Administratrice	24 406,15 $	- $	- $
Dory Jade	Administrateur	22 206,15 $	- $	- $
Pierre Brabant	Administrateur	22 057,56 $	- $	3 779,93 $
Seta Topouzian	Administratrice	22 057,56 $	- $	3 779,92 $
Aline Dib	Administratrice	21 199,96 $	- $	3 757,82 $
Michel Reeves	Administrateur	20 656,15 $	- $	- $

Comités statutaires

1. Comité d'audit et des finances

Composition et mandat

Le comité est formé de quatre membres, soit trois qui sont choisis parmi les membres du conseil d'administration et un qui est 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**
- **Auditeur externe**
- **Finances**
- **Gestion des risques**
- **Signalement d'irrégularités**

Audit interne

- Veiller à ce que la structure organisationnelle procure à l'audit interne l'indépendance requise et à ce qu'elle ait les ressources nécessaires 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 le Conseil de la suffisance et de l'efficacité des contrôles internes et l'informer des irrégularités importantes observées et des 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 de l'auditeur 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'audit 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 concernés dans la mise en œuvre de mesures correctrices.
- Confier à l'auditeur 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 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.

Auditeur externe

- Adresser au Conseil ses recommandations quant à la nomination, reconduction ou changement de l'auditeur externe.
- Examiner et recommander le plan d'audit annuel dressé par l'auditeur externe, la lettre de mission et les honoraires 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 les auditeurs externes les principes et les méthodes comptables appliqués, les risques d'anomalies significatives dans les états financiers et la détermination du seuil de signification.
- Recommander au préalable tous les services à obtenir d'un auditeur externe, incluant les mandats pour tout service autre que ceux d'audit, le comité pouvant déléguer cet exercice de recommandation à l'un de ses membres qui devra les présenter au comité lors de sa prochaine réunion.
- S'assurer de l'indépendance effective et apparente des auditeurs externes.
- Examiner la lettre de recommandations des auditeurs externes et assurer le suivi des mesures correctrices prises par la direction.
- Rencontrer les auditeurs externes en l'absence de la direction pour discuter notamment de l'environnement de contrôle et de la collaboration de la direction et de s'assurer, entre autres, que la portée et l'étendue de leurs travaux ainsi que la communication de leurs résultats n'ont pas fait l'objet de restriction.

Finances

- Assurer le suivi du processus budgétaire de la STL.
- Donner ses recommandations en matière de gestion financière et 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 mise 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 2022.



2. Comité gouvernance, éthique et ressources humaines

Composition et mandat

Le comité est formé de quatre membres, soit trois qui sont choisis parmi les membres du conseil d'administration et un qui est 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 au niveau du fonctionnement et du rendement du Conseil.
- Recevoir annuellement le rapport de l'auditeur interne concernant l'analyse des déclarations d'intérêts, 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 négociations 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 2022.

Rémunération des cinq dirigeants les mieux rémunérés en 2022

Nom	Titre	Revenu d'emploi 2022 T4	Assurances vie et Santé (yeur)	Régime de retraite (yeur)	Nb de semaines de vacances selon contrat de travail
Guy Picard	Directeur général	312 332,26 $	6 873,29 $	29 367,08 $	7
Pierre Lavigueur	Directeur exécutif	223 136,61 $	6 515,42 $	20 957,58 $	6
Kathy Dumortier	Directrice exécutive et trésorière	235 362,51 $	6 460,82 $	19 725,03 $	6 (6 semaines de vacances monnayées en 2022)
Josée Roy	Directrice exécutive	204 632,91 $	6 431,84 $	19 077,29 $	5
Nicolas Girard	Directeur exécutif	234 871,80 $	2 559,11 $	18 453,05 $	5 (4 semaines de vacances monnayées en 2022 + paye de départ avec un solde de vacances de 2023)

Les membres du comité de direction



Guy Picard
Directeur général



Christine Gauvreau
Directrice principale,
Planification et développement



Nicolas Girard
Directeur exécutif,
Communications
et affaires publiques



Julie Tremblay
Directrice principale,
Communications et expérience client



Josée Roy
Directrice exécutive,
Exploitation



Louis Szabo
Directeur principal,
Entretien et ingénierie



Daniel Brodeur
Directeur principal,
Exploitation du service



Kathy Dumortier
Directrice exécutive et trésorière,
Administration et planification
d'entreprise



Éric Legault
Directeur principal,
Technologies de l'information



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



Silvana Cutrone
Directrice principale,
Stratégie et intégration du service



Pierre Savage
Directeur principal,
Infrastructures



Pierre Lavigueur
Directeur exécutif,
Développement et innovation



Nicholas Larocque
Directeur principal,
Approvisionnement et
gestion du matériel



Josée Prud'homme
Directrice principale,
Ressources humaines



Pierre Côté
Directeur principal,
Affaires juridiques
et secrétaire corporatif

États financiers 2022

États financiers 2022

TABLE DES MATIÈRES

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE 67

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT 68

ÉTAT DES RÉSULTATS 71

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE 72

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE 73

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE 74

NOTES COMPLÉMENTAIRES 75

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME 96

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET 97

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES 98

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES 99

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ 100

États financiers 2022

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 5 avril 2023

Directrice générale,

Josée Roy

Directrice exécutive et trésorière
Administration et planification d'entreprise,

Kathy Dumortier, CPA

Raymond Chabot Grant Thornton

Rapport de l'auditeur indépendant

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

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

Opinion

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 2022 et l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables, et les annexes.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2022 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

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 98,99,100 et 101, 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 non modifiée signé en date du 5 avril 2023 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 influer 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 5 avril 2023

[1] CPA auditeur, permis de comptabilité publique nº 111208

États financiers 2022

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	Notes	2022 Budget	**2022 Réel**	2021 Réel
		$	**$**	$
REVENUS				
Revenus provenant de l'ARTM		163 803 015	**154 571 446**	147 608 041
Contrat de Gestion déléguée		9 237 735	**8 156 854**	7 715 201
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	3	1 601 630	**1 608 514**	1 229 381
Autres revenus	4	1 988 468	**3 054 078**	1 434 626
		176 630 848	**167 390 892**	157 987 249
Investissement				
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	3	62 498 190	**21 687 884**	37 294 662
		239 129 038	**189 078 776**	195 281 911
CHARGES				
Transport régulier		124 379 663	**115 405 027**	110 115 807
Administration générale		25 370 623	**26 948 147**	25 490 157
Transport adapté		10 459 276	**11 340 816**	9 055 342
Contrats de gestion déléguée		9 237 735	**8 156 854**	7 715 201
Frais de financement		3 030 558	**2 498 996**	2 687 533
Dépenses imprévues		2 337 286	**-**	-
Radiation d'immobilisations		-	**1 269**	6 082
Amortissement		28 848 000	**28 511 381**	25 807 538
		203 663 141	**192 860 490**	180 877 660
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE		35 465 897	**(3 781 714)**	14 404 251
Excédent accumulé au début de l'exercice			**181 526 354**	167 122 103
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			**177 744 640**	181 526 354

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

États financiers 2022

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE
Au 31 décembre 2022

	Notes	2022	2021
		$	$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		**35 254 302**	38 562 536
Débiteurs	5	**14 824 096**	7 655 813
Transferts à recevoir	6	**75 188 906**	89 006 084
		125 267 304	135 224 433
PASSIFS FINANCIERS			
Créditeurs et frais courus	8	**32 180 713**	31 937 713
Revenus perçus d'avance		**97 082**	175 369
Dette à long terme	9	**105 577 000**	111 374 000
Passif au titre des avantages sociaux futurs	10	**13 275 800**	11 284 700
		151 130 595	154 771 782
DETTE NETTE		**(25 863 291)**	(19 547 349)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	11	**196 257 985**	195 005 734
Stocks de fournitures		**5 041 381**	4 218 020
Autres actifs non financiers	12	**2 308 565**	1 849 949
		201 928 884	201 073 703
EXCÉDENT ACCUMULÉ		**177 744 640**	181 526 354
Engagements	13		

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

États financiers 2022

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE
Exercice terminé le 31 décembre 2022

	Notes	2022	2021
		$	$
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE		**(3 781 714)**	14 404 251
Variation des immobilisations			
Acquisitions	11	**(29 764 901)**	(42 079 561)
Produit de cession		**-**	6 598
Amortissement des immobilisations	11	**28 511 381**	25 807 538
Radiation d'immobilisations		**1 269**	6 082
		(1 252 251)	(16 259 343)
Variation des stocks de fournitures		**(823 361)**	(208 403)
Variation des autres actifs non financiers		**(458 616)**	1 227 622
		(1 281 977)	1 019 219
VARIATION DE LA DETTE NETTE		**(6 315 942)**	(835 873)
Dette nette au début de l'exercice		**(19 547 349)**	(18 711 476)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		**(25 863 291)**	(19 547 349)

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

États financiers 2022

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022	2021
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	**(3 781 714)**	14 404 251
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	**28 511 381**	25 807 538
Radiation d'immobilisations	**1 269**	6 082
	24 730 936	40 217 871
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	**(7 168 283)**	(3 973 288)
Transferts à recevoir	**13 817 178**	(7 940 200)
Stocks de fournitures	**(823 361)**	(208 403)
Créditeurs et frais courus	**(492 258)**	1 002 332
Revenus perçus d'avance	**(78 287)**	(150 024)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	**1 991 100**	1 523 019
Autres actifs non financiers	**(137 952)**	65 404
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	**31 839 073**	30 536 711
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	**(29 029 643)**	(42 735 442)
Dépôt pour l'achat d'autobus	**1 358 383**	1 162 218
Dépôt pour l'achat d'immobilisations autre que les autobus	**(1 679 047)**	-
Produit de cession	**-**	6 598
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(29 350 307)**	(41 566 626)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	**23 469 000**	52 761 000
Remboursement de la dette à long terme	**(29 266 000)**	(31 166 000)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(5 797 000)**	21 595 000
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	**(3 308 234)**	10 565 085
Encaisse au début de l'exercice	**38 562 536**	27 997 451
Encaisse à la fin de l'exercice	**35 254 302**	38 562 536

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

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

1. Statut et nature des activités

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

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'organisme public, la Société dresse ses états financiers 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 durant l'exercice au cours duquel les faits et les transactions ont 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 afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des évènements en cours et sur les mesures que la Société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Les principales estimations comprennent la durée de vie utile des immobilisations, les hypothèses actuarielles liées à l'établissement des charges et des obligations au titre des avantages sociaux futurs ainsi que les transferts à recevoir.

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

2. Sommaire des principales méthodes comptables (Suite)

c) Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l'entente concernant les services de transport collectifs pour l'année 2022, 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, et ce, pour tenir compte du contexte particulier et spécifique de la crise de la COVID-19. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes.

De plus, selon les modalités de l'entente concernant la délégation de gestion pour les équipements métropolitains qui est en cours d'autorisation et celle pour les billetteries métropolitaines signée en juin 2022, 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 dans les 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 des 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

Les actifs financiers sont comptabilisés au coût.

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

e) Actifs non financiers

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

La Société comptabilise les immobilisations et certains actifs à titre d'actifs non financiers étant donné qu'ils peuvent servir à fournir des services dans des exercices ultérieurs.

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 la durée de vie utile des immobilisations 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

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

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

f) 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 les 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. S'y rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs, est présenté à l'état de la situation financière, pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et des pertes actuariels non amortis et net d'une provision pour moins-value dans le cas d'un actif, s'il y a lieu.

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

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

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées (suite)

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.

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 ci-dessous, à la suite d'un choix exercé par la Société, et amortis selon les durées indiquées 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.

h) Instruments financiers dérivés

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

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

3. Transferts des gouvernements fédéral et provincial

	2022	**2022**	2021
	Budget	**Réel**	Réel
	$	**$**	$
Fonctionnement			
Financement (intérêts)	**1 601 630**	**1 608 514**	1 229 381
	1 601 630	**1 608 514**	1 229 381
Investissement			
Immobilisations	**62 498 190**	**21 687 884**	37 294 662
	64 099 820	**23 296 398**	38 524 043

4. Autres revenus

	2022	**2022**	2021
	Budget	**Réel**	Réel
	$	**$**	$
Publicité	1 290 000	**1 391 779**	1 164 178
Revenus d'intérêts	277 498	**764 011**	130 341
Activités accessoires et autres revenus	420 970	**898 288**	140 107
	1 988 468	**3 054 078**	1 434 626

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

5. Débiteurs

	2022	2021
	$	$
Autorité régionale de transport métropolitain	**11 325 039**	3 279 235
Taxes à la consommation	**1 781 032**	1 802 369
Ville de Laval	**19 517**	315 659
Autres	**1 698 508**	2 258 550
	14 824 096	7 655 813

6. Transferts à recevoir

	2022	2021
	$	$
Gouvernement provincial		
Remboursement de la dette à long terme (a)	**66 153 229**	73 316 589
Immobilisations	**5 321 832**	11 121 620
Autres	**475 564**	375 416
Gouvernement fédéral		
Immobilisations	**3 238 281**	4 192 459
	75 188 906	89 006 084

(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

7. Emprunt bancaire

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 15 000 000 $, au taux préférentiel de 6,45 % (2,45% au 31 décembre 2021) et renégociable annuellement. Au 31 décembre 2022, la marge de crédit est inutilisée.

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

8. Créditeurs et frais courus

	2022	2021
	$	$
Salaires et charges sociales	**19 105 072**	23 011 027
Fournisseurs et frais courus	**12 142 784**	8 167 395
Intérêts courus de la dette à long terme	**540 829**	339 344
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	**392 028**	419 947
	32 180 713	31 937 713

9. Dette à long terme

	2022	2021
	$	$
Obligations		
Taux d'intérêt variant de 1,1 % à 4,9 % (1,1 % à 2,9 % en 2021)		
Échéant de juillet 2023 à juillet 2031	**105 577 000**	111 374 000
	105 577 000	111 374 000

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

Année	$
2023	18 250 000
2024	17 193 000
2025	16 316 000
2026	20 475 000
2027	9 171 000
1 à 5 ans	81 405 000
6 à 10 ans	23 990 000
11 ans et plus	182 000
	105 577 000

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

10. 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 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

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

b) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2022	2021
	$	$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	**6 011 900**	7 069 500
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	**(19 287 700)**	(18 354 200)
	(13 275 800)	(11 284 700)

c) Charge de l'exercice

	2022	2021
	$	$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	**3 070 600**	2 970 500
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	**1 485 700**	2 174 700
Régime de retraite à cotisations déterminées	**5 325 576**	5 290 662
Régime de retraite des élus municipaux	**21 953**	22 466
	9 903 829	10 458 328

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

10. 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	
	2022	2021	**2022**	2021
	$	$	**$**	$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	**78 237 500**	73 667 300	**-**	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**(79 416 000)**	(75 063 500)	**(15 139 900)**	(17 722 600)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	**(1 178 500)**	(1 396 200)	**(15 139 900)**	(17 722 600)
Pertes actuarielles non amorties	**7 190 400**	8 465 700	**(4 147 800)**	(631 600)
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	**6 011 900**	7 069 500	**(19 287 700)**	(18 354 200)

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	
	2022	2021	**2022**	2021
	$	$	**$**	$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	**3 949 100**	3 837 900	**1 164 700**	1 361 500
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	**-**	**-**	**(522 500)**	**-**
Cotisations salariales des employés	**(1 969 900)**	(1 913 400)	**-**	**-**
Amortissement des pertes actuarielles	**1 093 500**	1 025 600	**436 800**	547 300
Charge de l'exercice excluant les intérêts	**3 072 700**	2 950 100	**1 079 000**	1 908 800
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	**4 351 300**	3 871 900	**406 700**	265 900
Rendement espéré des actifs	**(4 353 400)**	(3 851 500)	**-**	-
Charge d'intérêts nette	**(2 100)**	20 400	**406 700**	265 900
Charge de l'exercice	**3 070 600**	2 970 500	**1 485 700**	2 174 700
Montants versés par l'employeur	**2 013 000**	3 096 600	**552 200**	525 600

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

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

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

Conciliation de l'actif au titre des avantages sociaux futurs

	2022	2021
	$	$
Actif au début de l'exercice	**7 069 500**	6 943 400
Charge de l'exercice	**(3 070 600)**	(2 970 500)
Cotisations versées par l'employeur	**2 013 000**	3 096 600
Actif à la fin de l'exercice	**6 011 900**	7 069 500

Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs

	2022	**2021**
	$	$
Passif au début de l'exercice	**(18 354 200)**	(16 705 100)
Charge de l'exercice	**(1 485 700)**	(2 174 700)
Prestations ou primes versées par l'employeur	**552 200**	525 600
Passif à la fin de l'exercice	**(19 287 700)**	(18 354 200)

g) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	Régime à prestations déterminées capitalisé		**Régimes à prestations déterminées non capitalisés**	
	2022	2021	**2022**	2021
	$		**$**	
Solde au début de l'exercice	**73 667 300**	65 607 000	**-**	-
Rendement prévu des actifs des régimes	**4 353 400**	3 851 500	**-**	-
Gain (perte) actuariel sur le rendement des actifs des régimes	**(1 316 500)**	1 452 300	**-**	**-**
Cotisations de l'employeur	**2 013 000**	3 096 600	**-**	**-**
Cotisations des employés	**1 969 900**	1 913 400	**-**	**-**
Prestations versées	**(2 449 600)**	(2 253 500)	**-**	**-**
Solde à la fin de l'exercice	**78 237 500**	73 667 300	**-**	**-**
Juste valeur des actifs des régimes	**68 828 000**	78 043 600	**-**	**-**

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

10. 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**	
	2022	2021	**2022**	2021
	$		**$**	
Solde au début de l'exercice	**75 063 500**	67 136 900	**17 722 600**	18 644 000
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	**3 949 100**	3 837 900	**1 164 700**	1 361 500
Coûts des modifications de l'exercice	**-**	-	**(522 500)**	-
Prestations versées	**(2 449 600)**	(2 253 500)	**(552 200)**	(525 600)
Intérêts débiteurs sur obligation	**4 351 300**	3 871 900	**406 700**	265 900
Perte (gain) survenue dans l'exercice sur l'obligation	**(1 498 300)**	2 470 300	**(3 079 400)**	(2 023 200)
Solde à la fin de l'exercice	**79 416 000**	75 063 500	**15 139 900**	17 722 600

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**	
	2022	2021	**2022**	2021
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	**5,44%**	5,73%	**4,60%**	2,25%
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	**5,45%**	5,80%	**s. o.**	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	**3,00%**	3,00%	**3,00%**	3,10%
Taux d'inflation (fin d'exercice)	**2,00%**	2,00%	**2,00%**	2,10%
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	**s. o.**	s. o.	**5,69%**	5,39%
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	**s. o.**	s. o.	**3,57%**	4,50%
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	**s. o.**	s. o.	**2040**	2027

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

10. 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

Le 5 décembre 2014, le gouvernement du Québec a sanctionné la *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* (RLRQ, c. 15) (ci-après la « Loi »). La Loi vise la restructuration des régimes de retraite. Elle distingue les modalités d'application relativement au service accumulé avant le 1er janvier 2014 (ci-après le « service antérieur ») et le service qui s'accumule à compter de cette date (ci-après le « service postérieur »). Une évaluation actuarielle au 31 décembre 2013 est requise par la Loi pour tous les régimes visés.

Des requêtes introductives d'instance en déclaration d'inconstitutionnalité et en nullité ont été déposées devant la Cour supérieure dans le but de faire annuler cette Loi. Puisque l'issue de ces démarches est indéterminable, les incidences possibles de ces requêtes n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2022.

La Cour supérieure du Québec a rendu un jugement le 9 juillet 2020. Le gouvernement, certaines municipalités et des associations d'employés ont interjeté un appel de la portion du jugement affectant les participants actifs. Cela fait en sorte que l'ensemble du jugement de première instance est contesté par l'une ou l'autre des parties. L'exécution du jugement est donc suspendue jusqu'à ce que la Cour d'appel du Québec rende sa décision.

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

11. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	$	$	$	$
Coût				
Infrastructures	24 597 796	556 883	66 874	25 087 804
Bâtiments	82 351 749	128 262	-	82 480 011
Véhicules	257 540 438	15 051 584	-	272 592 022
Ameublement et équipements de bureau	31 761 053	1 407 392	136 726	33 031 719
Machinerie, outillage et équipements	27 593 508	4 552 077	-	32 145 585
Terrains	6 876 733	-	-	6 876 733
	430 721 277	21 696 198	203 600	452 213 875
Immobilisations en cours	12 250 998	8 068 703	-	20 319 701
	442 972 275	29 764 901	203 600	472 533 576
Amortissement cumulé				
Infrastructures	7 182 722	1 337 412	66 877	8 453 260
Bâtiments	28 335 443	3 220 799	-	31 556 242
Véhicules	172 920 514	20 377 089	-	193 297 603
Ameublement et équipements de bureau	23 233 103	2 139 602	135 457	25 237 248
Machinerie, outillage et équipements	16 294 759	1 436 479	-	17 731 238
	247 966 541	28 511 381	202 334	276 275 591
Valeur comptable nette	195 005 734			196 257 985

Au 31 décembre 2022, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 4 326 507 $ (3 591 249 $ au 31 décembre 2021), sont inscrites dans les créditeurs et charges à payer.

12. Autres actifs non financiers

	2022	2021
	$	$
Dépôt pour l'achat d'autobus	**-**	1 358 383
Dépôt pour l'achat d'immobilisations autres que les autobus	**1 679 047**	-
Frais payés d'avance	**629 518**	491 566
	2 308 565	1 849 949

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

13. Engagements

Au 31 décembre 2022, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

a) Contrat d'acquisition d'autobus 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 d'autobus électriques pour la Société.

De 2023 à 2026, la Société prévoit acquérir, via ce processus d'achat unifié, un total de 94 autobus urbains, dont seulement 19 sont garantis par l'ATUQ pour un montant de 32,6 M$ et 75 visent une option pouvant être exercée pour un montant de 129,2 M$.

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 95% pour un total évalué à 153,7 M$

Au 31 décembre 2022, le contrat n'avait toujours pas été octroyé et le financement non autorisé.

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 se termine le 31 décembre 2023 et comporte des options de prolongation d'une durée de 5 ans, allant du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2028.

Le contrat pour le transport par taxi collectif peut être résilié avec un préavis de 12 mois. Les contrats totalisent une valeur de 12,1 M$ pour l'année 2023, soit 6,2 M$ pour le transport par minibus et 5,9 M$ pour le transport par 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. Ce contrat 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 jusqu'en décembre 2025. La Société s'est engagée à payer une quantité de 14,22 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 9,51 M$.

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

13. Engagements (suite)

d) Boîtes à perception pour autobus

La Société a mandaté la STM pour procéder à l'acquisition et l'entretien des boîtes de perception pour les autobus entre 2022 et 2030. Les contrats ont une durée de 4 ans et 5 ans incluant trois options de renouvellement de 24 mois chacune. La Société s'engage à payer un montant de 0,2 M$ et 1,2 M$ si les périodes additionnelles sont exercées, pour un total de 1,4 M$.

L'échéancier s'établit ainsi:

	$
2023	**69 221**
2024	**138 098**
	207 319
Années d'option 2025	**505 552**
2026	**188 220**
2027	**69 221**
2028	**207 496**
2029	**69 221**
2030	**164 950**
	1 204 660
	1 411 979

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 75% pour un total estimé de 1,1 M$.

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

13. Engagements (suite)

e) Gestion de l'entretien et de la maintenance des terminus Montmorency, Cartier et le Carrefour

Suite à l'entente conclue avec l'ARTM pour la délégation de l'opération et de l'entretien des équipements métropolitains à la STL, un contrat de gestion, d'entretien et de maintenance des terminus Cartier, Montmorency et le Carrefour est requis. Le contrat a commencé le 1er août 2018 et s'est terminé le 31 juillet 2021, avec la possibilité de 2 périodes additionnelles chacune d'une durée d'un an. La Société a décidé d'exercer son année d'option en 2023. Conséquemment, la STL s'engage à payer un montant de 1,1 M$ suite à l'exercice de la dernière année d'option.

f) 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 débuteront à partir de 2025. Le projet s'étendra 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'est actuellement engagée à payer 191,3 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 191,3 M$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		$
	2023	**46 020 329**
	2024	**98 829 930**
	2025	**43 619 036**
	2026	**305 348**
Contingences applicables aux années 2023 à 2026		**2 494 735**
		191 269 378
Années d'option	2026	**8 515**
		8 515
		191 277 893

En outre les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 75% pour un total évalué de 143,5 M$.

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

13. Engagements (suite)

g) Projet Sy/nergie

Dans le cadre du projet Sy/nergie, la STL procède au rehaussement de ses systèmes technologiques pour assurer la continuité et l'évolution de ses processus et solutions d'affaires. Plusieurs contrats ont été attribués depuis le début du projet. A ce jour, le solde de ces contrats représente, dans son ensemble, un montant de 1 M$.

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 75% pour un total évalué à 0,75 M$

h) 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 construction d'un nouveau garage, dont la livraison est 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 1,4 M$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		$
Contrat	2023	**625 017**
	2024	**312 507**
		937 524
Années d'option	2024	**244 363**
	2025	**244 363**
		1 426 250

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

13. Engagements (suite)

i) 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 1,6 M$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		$
	2023	**529 398**
	2024	**260 356**
	2025	**260 356**
		1 050 110
Années d'option	2026	**282 984**
	2027	**282 984**
		1 616 078

En outre les dépenses admissibles feront l'objet d'un financement de l'ARTM à 100% pour un total estimé de 1,6 M$, selon le même échéancier.

14. Droits contractuels

En plus des droits contractuels dans le cadre des contrats d'acquisition d'autobus urbains présentés à la note no 13a), 13d), 13f), 13g), et 13i), la Société a conclu des ententes à long terme pour des revenus publicitaires pour un montant de plus de 18,5 M$.

L'échéancier des droits contractuels s'établit ainsi :

	$
2023	**1 341 400**
2024	**1 394 800**
2025	**1 450 600**
2026	**1 508 800**
2027	**1 569 400**
2028 à 2034	**11 268 800**
	18 533 800

États financiers 2022

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 décembre 2022

15. 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 12 janvier 2022.

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

16. Opérations entre apparentés

La Société fait partie du périmètre comptable de la Ville de Laval. La Société ne réalise aucune opération importante avec la Ville de Laval dans le cours normal de ses affaires.

17. Instruments financiers

La Société conclut périodiquement des contrats de swap de marchandises avec d'importantes institutions financières pour se protéger, en partie, des fluctuations du prix du carburant.

Les gains et pertes, qui y sont reliés, sont constatés dans l'état des résultats au cours de l'exercice où ils sont réalisés et présentés en contrepartie de la charge correspondante.

États financiers 2022

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2022

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	**2022**	2021
		$	%		**$**	$
2017-05-09	52	4 649 000	1,7718	2022	**-**	2 907 000
2017-11-15	53	18 534 000	2,2347	2022	**-**	11 482 000
2018-07-24	54	9 984 000	2,7205	2023	**5 618 000**	6 760 000
2018-12-11	55	11 841 000	2,9108	2023	**5 369 000**	7 066 000
2019-07-30	56	3 458 000	2,4283	2024	**2 000 000**	2 500 000
2019-10-15	57	10 196 000	2,3745	2024	**6 041 000**	7 460 000
2020-05-12	58	9 096 000	1,5283	2025	**5 788 000**	7 461 000
2020-12-15	59	15 048 000	1,1300	2025	**10 877 000**	12 977 000
2021-05-06	60	32 594 000	1,4181	2026	**28 437 000**	32 594 000
2021-07-09	61	15 000 000	1,7235	2031	**13 803 000**	15 000 000
2021-12-09	62	5 167 000	1,8532	2026	**4 175 000**	5 167 000
2022-07-08	63	9 238 000	4,3712	2027	**9 238 000**	-
2022-11-10	64	14 231 000	4,9276	2027	**14 231 000**	-
					105 577 000	111 374 000

États financiers 2022

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022 Budget	**2022 Réel**	2021 Réel
	$	**$**	$
Salaires, traitements et avantages sociaux	122 958 022	**119 486 050**	114 482 537
Carburant	6 489 007	**6 280 013**	5 869 977
Contrats de transport adapté	9 275 191	**10 221 180**	7 967 044
Entretien et réparations des véhicules	9 765 307	**6 963 965**	6 164 347
Honoraires et contrats	6 994 804	**6 274 473**	6 069 636
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	3 836 372	**3 447 770**	3 835 190
Services publics	1 753 561	**1 857 135**	1 460 183
Assurances, taxes et immatriculations	1 711 995	**1 760 387**	1 612 131
Matériel et fournitures	996 267	**641 583**	490 695
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	296 721	**268 814**	212 541
Location	863 891	**681 608**	629 469
Dépenses imprévues	2 337 291	**-**	-
Intérêts et frais de financement	3 038 058	**2 498 996**	2 687 533
Contrats de gestion déléguée	4 498 654	**3 965 866**	3 582 757
Perte sur cession d'immobilisations	-	**1 269**	6 082
Amortissement des immobilisations	28 848 000	**28 511 381**	25 807 538
	203 663 141	**192 860 490**	180 877 660

États financiers 2022

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022 Budget	**2022 Réel**	2021 Réel
	$	**$**	$
Revenus			
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	163 803 015	**154 571 446**	147 608 041
Contrat de gestion déléguée	9 237 735	**8 156 854**	7 715 201
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	1 601 630	**1 608 514**	1 229 381
Autres revenus	1 988 468	**3 054 078**	1 434 626
	176 630 848	**167 390 892**	157 987 249
Charges			
Transport régulier	124 379 662	**115 405 027**	110 115 807
Administration générale	25 370 623	**26 948 147**	25 490 157
Transport adapté	10 459 276	**11 340 816**	9 055 342
Contrats de gestion déléguée	9 237 735	**8 156 854**	7 715 201
Intérêts et frais de financement	3 030 558	**2 498 996**	2 687 533
Dépenses imprévues	2 337 286	**-**	-
Radiation d'immobilisations	-	**1 269**	6 082
Amortissement des immobilisations	28 848 000	**28 511 381**	25 807 538
	203 663 140	**192 860 490**	180 877 660
Déficit de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(27 032 292)	**(25 469 598)**	(22 890 411)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession	44 400	**-**	6 598
Amortissement	28 848 000	**28 511 381**	25 807 538
Perte sur cession	-	**1 269**	6 082
	28 892 400	**28 512 650**	25 820 218
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	**104 453**	418 354
Remboursement de la dette à long terme	(4 675 808)	**(3 855 465)**	(3 690 329)
	(4 675 808)	**(3 751 012)**	(3 271 975)
Affectations			
Activités d'investissement	(681 500)	**(681 500)**	(769 955)
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	2 364 000	**1 148 298**	(596 277)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	1 133 200	**992 300**	1 708 400
	2 815 700	**1 459 094**	342 168
	27 032 292	**26 220 736**	22 890 411
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	**751 138**	-

États financiers 2022

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022 Budget	**2022 Réel**	2021 Réel
	$	**$**	$
Revenus			
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	62 498 190	**21 687 884**	37 294 662
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	62 498 190	**21 687 884**	37 294 662
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Terrain	-	**-**	**-**
Infrastructures	(1 527 000)	**(582 811)**	(589 906)
Bâtiments	(46 843 000)	**(11 062 493)**	(5 847 339)
Véhicules	(17 014 000)	**(14 760 463)**	(32 804 440)
Ameublement et équipements de bureau	(14 999 000)	**(2 598 347)**	(983 722)
Machinerie, outillage et équipements	(2 657 000)	**(760 787)**	(1 854 154)
	(83 040 000)	**(29 764 901)**	(42 079 561)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	12 682 052	**5 117 372**	15 202 293
Affectations			
Activités de fonctionnement	681 500	**681 500**	769 955
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	7 178 258	**1 563 357**	1 072 302
	7 859 758	**2 244 857**	1 842 257
	(62 498 190)	**(22 402 672)**	(25 035 011)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	**-**	**(714 788)**	12 259 651

États financiers 2022

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ
Au 31 décembre 2022

	2022	2021
	$	$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	**27 807 618**	29 768 135
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	**(20 225 100)**	(19 232 800)
Financement des investissements en cours	**13 327 908**	14 042 696
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	**156 834 214**	156 948 323
	177 744 640	181 526 354

VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS

Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	**26 840 448**	28 577 963
Fonds réservés		
Fonds de roulement	**956 998**	1 180 000
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	**10 172**	10 172
	967 170	1 190 172
	27 807 618	29 768 135
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir		
Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1er janvier 2007		
Régimes non capitalisés	**(8 466 700)**	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1er janvier 2007		
Régimes non capitalisés	**(11 758 400)**	(10 766 100)
	(20 225 100)	(19 232 800)

États financiers 2022

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ (SUITE)
Au 31 décembre 2022

	2022	2021
	$	$
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	**14 343 430**	19 020 909
Investissements à financer	**(1 015 522)**	(4 978 213)
	13 327 908	14 042 696
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actif		
Immobilisations	**196 257 985**	195 005 734
Éléments de passif		
Dette à long terme	**105 577 000**	111 374 000
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	**(66 153 229)**	(73 316 589)
	39 423 771	38 057 411
	156 834 214	156 948 323

Production :
Direction des communications
et de l'expérience client – Été 2023

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
3e trimestre 2023
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0835-460X