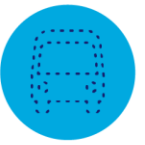




Budget  
2026

**TABLE DES MATIÈRES**

MOT DES DIRIGEANTES .....	3
SOMMAIRE EXÉCUTIF – BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2026.....	5
SOMMAIRE BUDGET 2026 — ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT .....	6
FAITS SAILLANTS - REVENUS 2026 .....	7
FAITS SAILLANTS - CHARGES, FINANCEMENT ET AFFECTATIONS 2026 .....	9
SOMMAIRE EXÉCUTIF - PROGRAMME DÉCENNAL DES IMMOBILISATIONS.....	12
PROGRAMME DÉCENNAL DES IMMOBILISATIONS .....	13
 ANNEXES.....	 21
CHARGES PAR OBJET .....	21
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES .....	22
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES .....	23
DÉFINITIONS .....	24



## **MOT DES DIRIGEANTS**

L'année 2025 se conclut sur une note positive avec la réalisation d'une grande majorité de nos projets organisationnels. Cet accomplissement est rendu possible grâce à l'engagement et à la mobilisation remarquable de l'ensemble de nos équipes. Il témoigne de la capacité de la Société de transport de Laval (STL) à conjuguer ambition et rigueur dans un contexte qui demeure exigeant pour le transport collectif.

Pour 2026, nous présentons un budget équilibré de 198,7 M\$, marqué par une croissance maîtrisée de 3,5 %, malgré la persistance d'enjeux financiers importants. Cet équilibre a été atteint grâce à l'utilisation de surplus accumulés de 6,2 M\$ ainsi qu'à une contribution supplémentaire de 2,8 M\$ de la Ville de Laval, dont nous saluons le soutien constant envers la mobilité durable.

Cet exercice budgétaire a représenté un défi notable. La STL doit composer avec un parc d'autobus vieillissant, des enjeux d'absentéisme au sein du personnel opérationnel, ainsi que des investissements technologiques nécessaires pour gérer un parc mixte d'autobus et assurer la mise en service de notre nouveau garage électrique. À cela s'ajoutent les optimisations financières de 4,3 M\$ qui font écho aux orientations issues des audits de performance menés par le gouvernement du Québec en 2024. Ces économies proviennent notamment du partenariat conclu avec la Société de transport de Montréal pour la gestion d'une partie des services de transport adapté. Une telle collaboration illustre notre volonté de travailler en synergie avec nos partenaires régionaux. Le reste des optimisations concernent, entre autres, la productivité du service, l'approvisionnement des pièces et du carburant, ainsi que les honoraires professionnels et les contrats.

En parallèle, nous devons porter une attention particulière à notre offre de service en transport régulier, dans un contexte où la satisfaction de la clientèle doit être améliorée. À cet effet, des ajustements de service ponctuels sont prévus pour favoriser un meilleur confort pour nos usagères et usagers et répondre aux nouveaux besoins liés à l'arrivée du Réseau express métropolitain. D'autre part, des mesures internes permettant d'améliorer les conditions de travail de notre personnel opérationnel contribueront à un service de qualité pour notre clientèle.

Notre budget inclut également des sommes pour entamer en 2026 une démarche de consultations publiques en vue de la refonte de notre réseau. Cette réflexion a pour objectif de mieux intégrer les besoins en mobilité de la communauté dans notre planification de l'offre. L'année qui se profile marquera un jalon historique : la prise en charge de notre garage électrique avec de nouveaux équipements, accompagnée de la mise en service de notre nouvelle génération d'autobus électriques, concrétisera davantage notre virage vers une mobilité plus durable. Ce déploiement représente un défi financier et opérationnel majeur, mais aussi et surtout une étape essentielle pour l'avenir du transport collectif à Laval.



Notre Programme décennal d'immobilisations (PDI) 2026-2035, totalisant plus de 1 G\$, reflète cette ambition de transition vers un mode de propulsion plus durable. Il prévoit des investissements pour l'électrification, l'acquisition d'autobus électriques, le remplacement des batteries des autobus hybrides et le maintien des actifs. Si les enveloppes gouvernementales actuelles nous permettent de planifier jusqu'en 2028, nous demeurons vigilants quant aux orientations futures, qui pourraient nécessiter un ajustement de nos priorités.

En conclusion, la STL demeure un partenaire incontournable de la Ville de Laval pour connecter les communautés et favoriser le développement d'une mobilité durable. Nous réaffirmons notre engagement à offrir un service de qualité à notre clientèle et à poursuivre nos efforts d'optimisation en révisant nos pratiques de façon à être plus efficaces. Également, nous poursuivrons notre participation active aux projets métropolitains identifiés par l'Autorité régionale de transport métropolitain, en collaboration avec nos partenaires régionaux.

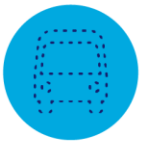
Grâce au dévouement de nos équipes et au soutien précieux de nos partenaires, nous abordons l'année 2026 avec confiance et détermination. Nous sommes prêts à continuer de bâtir un réseau de transport collectif fiable, performant et durable au bénéfice de toute la population lavalloise et en adéquation avec les orientations municipales en matière de mobilité.

---

Vasilios Karidogiannis, vice-président

---

Josée Roy, directrice générale



## SOMMAIRE EXÉCUTIF – BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2026

Le budget de fonctionnement de la STL couvre les services de transport régulier, de transport adapté ainsi que divers services connexes, incluant les mesures d'atténuation liées à la mise en service du Réseau express métropolitain (REM), les mesures encadrées par Mobilité Montréal dans le cadre des chantiers routiers, ainsi que les contrats de gestion déléguée pour l'entretien des équipements métropolitains et l'exploitation des billetteries.

Le budget de fonctionnement 2026 de la STL s'établit à 198,7 M\$, en hausse de 3,5 % par rapport à 2025<sup>1</sup>. Cette hausse permet de couvrir l'indexation et de mettre de l'avant les priorités suivantes :

- Maintenir une offre de service adéquate et répondre aux nouveaux besoins liés à l'ouverture du REM.
- Assurer une offre de service qui répond à la demande en transport adapté avec un nouveau partenaire.
- Opérer le nouveau garage électrique et la mise en service des autobus électriques.
- Adresser les enjeux opérationnels tels que, absentéisme, vieillissement de la flotte, dette technologique.

Le contexte financier difficile exige des efforts d'optimisation que la STL a entrepris depuis 2023. Dans la continuité de ces efforts, on retrouve dans le budget 2026 des optimisations additionnelles totalisant 4,3 M\$. Sachant que ces dernières optimisations répondent également aux exigences de la convention d'aide financière (CAF) conclue avec l'ARTM et le MTMD en lien avec les audits de performance réalisés en 2024 par le MTMD.

Malgré ces efforts, la STL a dû affecter une partie de ses surplus accumulés afin de préserver l'équilibre budgétaire et maintenir un niveau de service équivalent à celui de 2025. En 2026, ce soutien représente 6,2 M\$, comparativement à 3,4 M\$ en 2025. Une contribution supplémentaire de la Ville de Laval de 2,8 M\$ a été convenue afin d'équilibrer le budget 2026. Confirmant ainsi l'engagement constant de la Ville pour appuyer la mobilité durable.

La STL continuera ses efforts d'optimisation en révisant ses processus d'affaires et ses façons de faire. Tout en participant activement avec ses partenaires régionaux aux projets métropolitains.

Le budget 2026 traduit la volonté de la STL de conjuguer responsabilité financière et qualité de service. La répartition du budget de fonctionnement selon les services est présentée dans le tableau suivant :

(En milliers \$)	Budget 2026	Budget 2025 amendé	Écart F(D)	Écart F(D) %
Transport régulier et adapté STL	<b>179 778</b>	175 037	(4 741)	(2,7)
Mesures d'atténuation	<b>8 710</b>	5 955	(2 755)	(46,3)
Contrats de gestion déléguée	<b>9 254</b>	9 952	698	7,0
Solution de paiement dans les autobus et frais liés à la vente de titres	<b>991</b>	1 143	152	13,2
<b>Total</b>	<b>198 733</b>	192 087	6 646	(3,5)

<sup>1</sup> Faire référence au budget 2025 amendé.



## SOMMAIRE BUDGET 2026 — ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT

	Budget 2026	Budget 2025 Amendé*	Écart F(D)	Écart F(D) %
<i>(En milliers de \$)</i>				
<b>REVENUS</b>				
Rémunération de l'ARTM	<b>187,101</b>	179,409	7,692	4.4
Contrats de gestion déléguée	<b>9,254</b>	9,952	(699)	(7.0)
Transferts du gouvernement du Québec	<b>454</b>	886	(432)	(48.8)
Autres revenus	<b>1,924</b>	1,840	84	4.6
	<b>198,733</b>	192,087	6,646	3.5
<b>CHARGES</b>				
Transport régulier	<b>142,120</b>	133,611	(8,509)	(6.4)
Administration générale	<b>25,572</b>	26,057	485	1.9
Transport adapté	<b>18,899</b>	17,115	(1,784)	(10.4)
Contrats de gestion déléguée	<b>9,254</b>	9,952	698	7.0
Frais de financement	<b>2,912</b>	2,725	(187)	(6.9)
Dépenses imprévues	<b>2,793</b>	2,596	(197)	(7.6)
Amortissement	<b>22,989</b>	26,801	3,812	14.2
	<b>224,539</b>	218,857	(5,682)	(2.6)
Conciliation à des fins fiscales :				
Amortissement	<b>(22,989)</b>	(26,801)	(3,812)	(14.2)
Financement	<b>3,897</b>	3,989	92	2.3
Affectations	<b>(6,714)</b>	(3,958)	2,757	69.7
	<b>198,733</b>	192,087	(6,646)	(3.5)

\* Ajustement à la présentation du budget 2025 afin de refléter la présentation du budget 2026.



## FAITS SAILLANTS - REVENUS 2026

### RÉMUNÉRATION PROVENANT DE L'ARTM

La *Rémunération de l'ARTM* en 2026 totalisera 187,1 M\$, une augmentation de 4,4 M\$ avec le budget amendé 2025.

- *Rémunération liée aux charges de fonctionnement de la STL*

En 2026, la rémunération liée aux charges de fonctionnement de la STL s'élèvera à 177,4 M\$, ce qui représente une augmentation de 2,8 % par rapport à 2025.

Le cadre financier de la région métropolitaine prévoit une indexation de la rémunération touchant les dépenses d'exploitation qui s'élève à 3% et des optimisations de l'ordre de 3,6 M\$, tout en maintenant une offre de service constante.

À cela s'ajoute une rémunération provenant d'une contribution supplémentaire de la Ville de Laval de 2,8 M\$ ainsi qu'un montant d'environ 1,1M\$ de l'ARTM pour tenir compte de la croissance des déplacements en transport adapté.

La rémunération de l'ARTM est ajustée également en fonction des variations des dépenses d'investissement non subventionnées ainsi que les autres revenus.

- *Contribution pour les mesures d'atténuation*

La STL recevra de l'ARTM 8,7 M\$ en 2026 pour financer les mesures d'atténuation. La rémunération couvre principalement l'offre de transport nécessaire afin d'assurer un service de relève suffisant en cas de panne du REM.

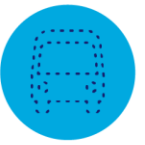
- *Projet de la solution de paiement sans contact dans les autobus et autres frais liés à la vente de titres de transport*

Les frais attribuables à la vente de titres de transport se maintiennent en 2026 à 1,0 M\$. Ce montant couvre les dépenses relatives au système de paiement par cartes de crédit et de débit dans les autobus, du système de vente et perception et les autres frais afférents à la perception des revenus usagers.

### CONTRATS DE GESTION DÉLÉGUÉE

En vertu des ententes de délégation de gestion, l'ARTM verse une contribution pour la gestion des billetteries et des équipements métropolitains. Ceci inclut les frais de gestion, les contrats pour l'entretien et l'exploitation des terminus, des voies réservées, des stationnements incitatifs et des billetteries situées sur le territoire desservi par la STL.

Une révision des dépenses requises dans le cadre de projets délégués ainsi que la réduction des coûts d'entretien et d'exploitation, la rémunération diminue en 2026 à 9,2 M\$, soit une baisse de 7,0 %.



## FAITS SAILLANTS - REVENUS 2026

### TRANSFERTS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

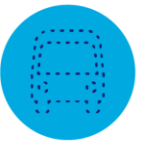
#### Financement/Investissement

Les paiements de transfert liés aux intérêts du service de la dette devraient s'établir à 0,5 M\$ en 2026. Il s'agit d'une diminution de 0,4 M\$ par rapport à l'exercice de 2025 qui fait suite à la modification du mode de financement du gouvernement qui est désormais sous forme de paiement au comptant. Les paiements de transfert proviennent des programmes d'aide aux immobilisations du gouvernement provincial.

### AUTRES REVENUS

Les autres revenus (contrats de service, placements, publicité) représentent 1,0 % des revenus de la STL, soit 1,9 M\$ en 2026. Conformément à l'Entente de service, ces revenus sont entièrement remis à l'ARTM.





## FAITS SAILLANTS - CHARGES, FINANCEMENT ET AFFECTATIONS 2026

### TRANSPORT RÉGULIER

En 2026, les dépenses liées au transport régulier représenteront 72 % du budget de la STL, soit 142,1 M\$, en hausse de 6,4 % par rapport à 2025. Cette augmentation couvre l'indexation et les éléments suivants :

- Maintenir une offre de service adéquate et répondre aux nouveaux besoins liés à l'ouverture du REM.
- L'ajout de services de relève et d'une réserve opérationnelle à la suite de l'ouverture du REM.
- Les dépenses requises considérant le vieillissement de la flotte d'autobus.
- Les dépenses liées à l'ouverture du nouveau garage électrique.

Dans une optique d'efficacité et d'efficience, la STL réalisera en 2026 des optimisations totalisant 1,8 M\$. Ces gains proviennent principalement de la révision de la desserte scolaire et de l'amélioration d'outils de planification, permettant une réduction des coûts de l'offre de service de 1,0 M\$ et de l'amélioration des pratiques en entretien, qui génère des économies additionnelles de 0,7 M\$. Ces mesures s'inscrivent dans la continuité des efforts d'efficacité opérationnelle engagés depuis 2023. Ces mesures ont été prises avec le souci de minimiser l'impact potentiel sur le service offert à la clientèle.

La reprise de l'achalandage se poursuit en 2026 sur le réseau de la STL, mais demeure inférieure à 2019. La STL prévoit un niveau de déplacement correspondant à 96 % du niveau de 2019. Afin de répondre adéquatement à la demande observée, la STL prévoit donc maintenir son offre de service à un niveau similaire à celui de 2025.

Ce maintien entraîne toutefois des coûts supplémentaires afin de réagir à l'augmentation de la circulation, d'améliorer la ponctualité et de réduire l'entassement. De plus, malgré la fin de certains chantiers routiers, certains voyages ont été maintenus afin de maintenir une offre de service adéquate. Enfin, l'ouverture du REM a nécessité une révision de l'offre afin d'assurer un rabattement efficace vers cette nouvelle infrastructure. L'ensemble de ces mesures génèrent des coûts additionnels totalisant 1.0 M\$ provenant principalement de l'ajustement des coûts de la rémunération attribuable aux effectifs de chauffeurs.

Des dépenses supplémentaires sont aussi prévues pour répondre aux exigences de l'ARTM en ce qui a trait au service de relève à la suite de l'ouverture du REM. En 2026, ce sont 3,3 M\$ qui s'ajoutent au coût de l'offre de service pour ces mesures. Elles couvrent le coût additionnel pour les chauffeurs et les coûts requis pour l'Entretien des véhicules. Des réductions de 0,5 M\$ sont toutefois anticipées en ce qui a trait à la location et l'entretien des infrastructures temporaires utilisées pendant les travaux du REM.

La STL fait face à l'enjeu du vieillissement de la flotte dû à la mise en place d'une réserve opérationnelle pour l'ouverture du REM, et les délais de réception des autobus. S'ajoute à cet enjeu, l'indexation du coût des pièces et du carburant entraînant une augmentation de 1,3 M\$.



## FAITS SAILLANTS - CHARGES, FINANCEMENT ET AFFECTATIONS 2026

### TRANSPORT RÉGULIER - SUITE

L'ouverture du nouveau garage ainsi que la réception et la mise en service des autobus électriques en décembre 2026 entraîneront des coûts supplémentaires pour la STL. En 2026, 1,6 M\$ s'ajouteront aux dépenses de fonctionnement du transport régulier afin de prendre en charge ces installations. Ces dépenses permettront notamment l'ajout des effectifs requis pour assurer la gestion et l'entretien des infrastructures, ainsi que le soutien nécessaire à l'intégration et à la maintenance des autobus électriques. Ces dépenses incluent aussi un transfert provenant de l'administration générale concernant la formation des employés d'entretien et d'infrastructures.

L'indexation salariale, les augmentations de la contribution de l'employeur aux différents régimes gouvernementaux ainsi que les coûts associés aux programmes des avantages sociaux conventionnés entraînent des charges supplémentaires avoisinant 2,5 M\$.

Finalement, face à la hausse du taux d'absentéisme, qui affecte la qualité du service, un projet-pilote de 18 mois sera lancé en 2026, en créant une équipe de coordonnateurs pour accompagner les chauffeurs dans leurs interactions avec la clientèle.

### TRANSPORT ADAPTÉ

La STL continue à observer une reprise significative des déplacements en transport adapté en 2026, la STL prévoit 564 K déplacements. Cette augmentation entraînant une dépense supplémentaire de 1,2 M\$ à laquelle s'ajoute l'indexation et les optimisations.

Les dépenses pour le transport adapté se voient donc augmentées de 1,8 M\$, soit 10,4 % par rapport au budget 2025.

Les optimisations permettent de réduire la hausse attendue des contrats de transport, la STL a travaillé à revoir les façons de faire. Un contrat de transport a été conclu avec la STM qui prendra en charge la gestion du centre de réservation ainsi que les déplacements du transport adapté pour la clientèle lavalloise. Ce contrat entre en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2026. Cette mesure permettra une réduction des dépenses prévues de 1,3 M\$, contribuant à limiter l'impact budgétaire.

### ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Cette rubrique regroupe les activités nécessaires à la conformité légale, à la gestion financière et administrative, aux technologies de l'information, à l'approvisionnement, à la gestion des ressources humaines ainsi qu'aux communications. En 2026, elle représente 13 % du budget de la STL, soit 25,6 M\$, en baisse de 1,9 % par rapport à 2025.

En continuité avec les exercices d'optimisation des dernières années, des efforts significatifs ont été déployés pour réduire les dépenses d'administration générale. Une révision approfondie des activités de chaque direction a permis d'identifier des économies, notamment sur l'utilisation d'honoraires professionnels et certaines dépenses opérationnelles, notamment des licences et d'autres matériels. Ces mesures entraînent une réduction des coûts de 5 %, soit 1,2 M\$.

Dans une optique d'amélioration de la performance organisationnelle, la STL prévoit l'ajout de deux postes dédiés à la révision des pratiques internes et au maintien des systèmes technologiques.



## FAITS SAILLANTS - CHARGES, FINANCEMENT ET AFFECTATIONS 2026

### ADMINISTRATION GÉNÉRALE - SUITE

Les autres variations budgétaires proviennent de l'indexation salariale, des contrats d'entretien, de l'augmentation des charges liées aux régimes de retraite des employés, ainsi qu'un transfert des dépenses de formation vers des directions opérationnelles requis pour l'ouverture du nouveau garage ainsi que la réception et la mise en service des autobus électriques.

### CONTRATS DE GESTION DÉLÉGUÉE

Le coût des contrats et les salaires relatifs aux équipements en délégation de gestion ainsi qu'aux projets délégués sont en diminution en 2026 et devraient s'établir à 9,2 M\$. Cette réduction de 7% est due à la révision des dépenses requises dans le cadre de projet délégué ainsi que la réduction de coûts d'entretien et d'exploitation dans le cadre de la délégation de gestion des équipements et billetteries métropolitains.

Ces dépenses sont essentielles pour assurer l'entretien des terminus et des stationnements incitatifs, la maintenance des voies réservées ainsi que l'exploitation des billetteries métropolitaines situées sur le territoire lavallois.

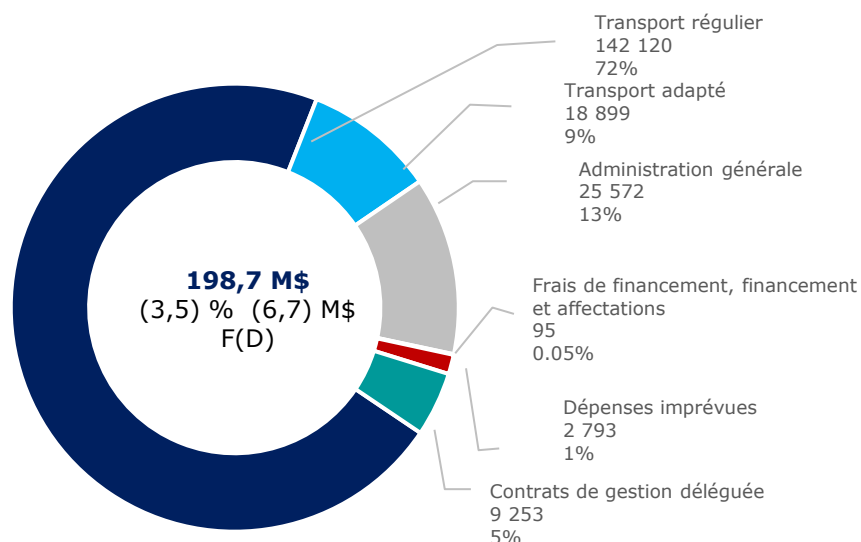
### FRAIS DE FINANCEMENT ET FINANCEMENT

Les frais de financement et le financement des investissements incluent les coûts en capital non subventionné et les intérêts de la dette à long terme. Ainsi que les coûts de financements associés aux fonds de pension des employés. En 2026, elles s'établissent à 6,8 M\$, soit une augmentation de 0,1 M\$ provenant des obligations découlant des régimes de retraites des employés.

### AFFECTATIONS DES SURPLUS ACCUMULÉS

Compte tenu de la situation financière métropolitaine, la Société prévoit une affectation des surplus accumulés aux activités de fonctionnement de 6,2 M\$ en hausse de 2,8 M\$ par rapport au budget 2025. Cette affectation permet à la STL de présenter un budget 2026 en équilibre.

**Répartition des charges, du financement et des affectations 2026**





## SOMMAIRE EXÉCUTIF - PROGRAMME DÉCENNAL DES IMMOBILISATIONS

Le Plan décennal d'immobilisations (PDI) 2026-2035 définit la vision stratégique de la STL pour les dix prochaines années en matière de modernisation et de développement de ses infrastructures. Ce programme vise à améliorer la performance opérationnelle et assurer la pérennité des actifs essentiels au service de transport collectif.

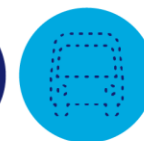
Rappelons que le Gouvernement du Québec s'est doté en novembre 2020 d'une politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques afin de guider la transition climatique. Le Plan pour une économie verte 2030 (PEV) fixe l'objectif d'électrifier 55 % des autobus urbains de la province d'ici 2030. Conformément aux exigences du PEV, les organismes publics de transport collectif (OPTC) doivent désormais procéder exclusivement à l'acquisition d'autobus électriques.

Le PDI 2026-2035, d'un montant de plus de 1 G\$, reflète notre ambition de transition vers des modes de propulsion durables. Il prévoit des investissements majeurs pour l'électrification, l'acquisition d'autobus électriques, le remplacement des batteries pour les autobus hybrides, le maintien en bon état de nos infrastructures et de nos systèmes technologiques. Ces investissements affirment notre engagement à offrir un réseau fiable, durable et adapté aux besoins futurs de la mobilité.

Afin de réaliser l'ensemble des investissements prévus au PDI, la STL compte principalement sur l'appui des gouvernements du Québec et du Canada par le versement de subventions provenant des programmes d'aide financière administrés par le ministère du Transport et de la mobilité durable (MTMD).

Le PDI 2026-2035 repose sur une gestion financière rigoureuse et responsable. Ainsi, la STL a respecté les enveloppes budgétaires établies par le MTMD. Cependant, ces enveloppes nous permettent de planifier seulement jusqu'en 2028. Dans cette perspective, nous demeurons vigilants quant aux orientations futures du gouvernement en lien avec l'électrification, qui pourraient nécessiter un ajustement de nos priorités.

Le Plan décennal d'immobilisations 2026-2035 n'est pas seulement un programme d'investissement, c'est une vision ambitieuse malgré un contexte financier exigeant, pour transformer la mobilité et assurer la pérennité du transport collectif qui demeure un pilier essentiel de l'économie lavalloise.



## PROGRAMME DÉCENNAL DES IMMOBILISATIONS

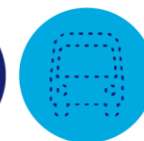
Le Programme décennal d'immobilisations (PDI) 2026-2035 présente les prévisions d'investissements. La STL prévoit des investissements de 1 009.6 M\$ pour les 10 prochaines années.

Les projets sont regroupés selon les cinq catégories suivantes :

- Véhicules.
- Immeubles.
- Systèmes technologiques et ameublement.
- Machinerie, outillage et équipements.
- Infrastructures.

## PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2026-2035

(en milliers de \$)	Années antérieures	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total 2026-2035	Total
Véhicules	17 015	28 380	75 951	38 949	52 737	54 386	56 472	59 747	67 660	64 224	63 263	561 769	578 784
Immeubles	230 833	34 633	56 823	35 946	28 594	31 728	45 181	50 592	12 124	2 145	2 145	299 911	530 744
Systèmes technologiques et ameublement	18 289	22 759	25 531	19 173	11 551	21 582	22 600	1 961	2 375	2 375	1 375	131 282	149 571
Machinerie, outillage et équipements	247	453	469	343	399	813	1 141	1 169	1 160	1 236	1 255	8 438	8 685
Infrastructures	-	-	629	846	865	939	922	965	984	1 029	1 065	8 244	8 244
<b>Total</b>	<b>266 384</b>	<b>86 225</b>	<b>159 403</b>	<b>95 257</b>	<b>94 146</b>	<b>109 448</b>	<b>126 316</b>	<b>114 434</b>	<b>84 303</b>	<b>71 009</b>	<b>69 103</b>	<b>1 009 644</b>	<b>1 276 028</b>



## LE PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2026-2035 - EN BREF

La STL prévoit investir 561,7 M\$ dans la catégorie de *Véhicules*, ce qui représente 55 % de ses investissements totaux. Cette somme servira principalement à l'ajout et au remplacement d'autobus afin de réduire nos émissions de gaz à effet de serre et à maintenir l'âge moyen de la flotte à un niveau acceptable.

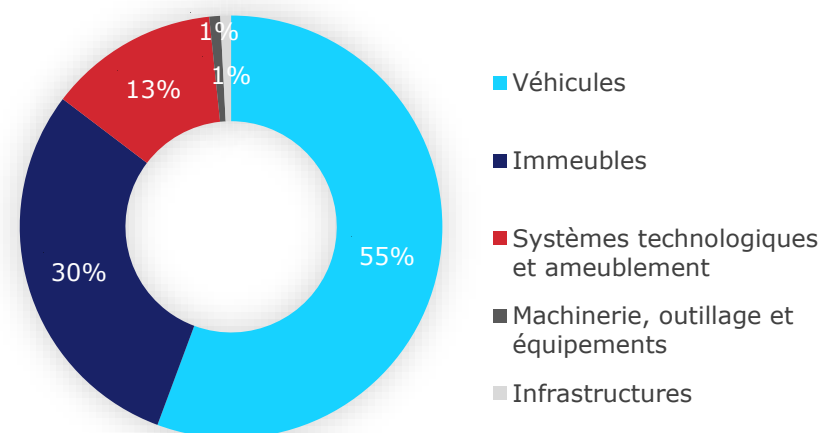
Le budget pour les projets de la catégorie *Immeubles* s'élève à 299,9 M\$, soit 30 % des investissements totaux. La majeure partie de cette somme servira à finaliser la construction du garage (phase IV), à l'électrification d'une partie du garage existant et au maintien des actifs.

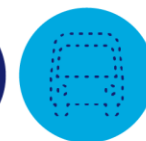
Par ailleurs, 131 M\$, soit 13 %, seront investis dans la catégorie *Systèmes technologiques et ameublement*. On y retrouve des projets d'acquisition, d'amélioration, de développement, et d'implantation des systèmes opérationnels. Ces projets sont requis principalement dans le cadre de l'électrification.

La STL a prévu qu'un montant de 8,4 M\$, soit 1 %, est requis dans la catégorie *Machinerie, outillage et équipements* associés principalement à l'entretien des autobus et les équipements embarqués à bord des autobus notamment pour la perception des titres, la performance du réseau et l'information voyageur.

Enfin, 8,2 M\$, soit 1 %, qui seront investis dans la catégorie *Infrastructures*. La Société planifie le remplacement et l'aménagement de nouveaux abribus pour assurer le maintien des infrastructures.

## Répartition des prévisions d'investissement décennal par catégorie



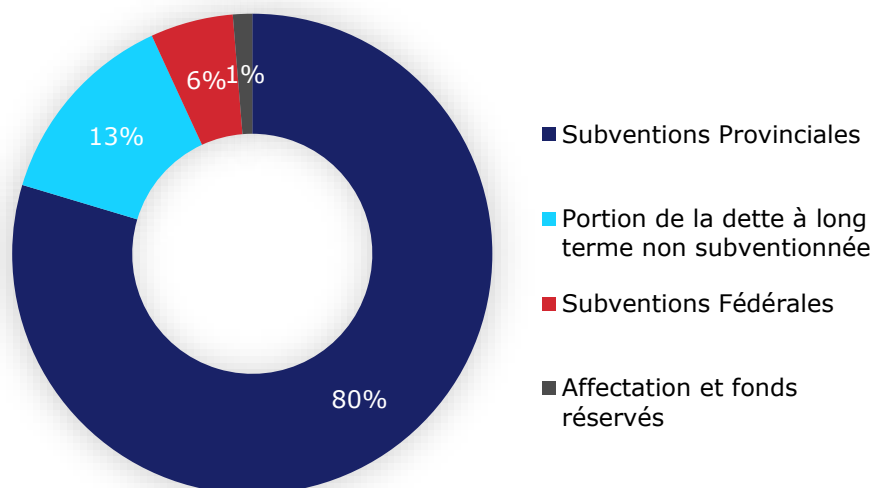


## RÉPARTITION DU FINANCEMENT 2026-2035

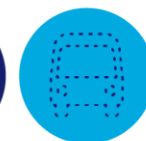
Selon les modalités en vigueur à ce jour, la majorité des projets du PDI 2026-2035 est admissible à une subvention dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)<sup>2</sup>, du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et ainsi que du Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif (PAGITC). Le taux de subvention varie entre 50 % et 95 % selon le type d'actif et la source de financement.

Pour les 10 prochaines années, la part de financement des gouvernements du Québec et du Canada est évaluée à 86 %. La portion de la dette à long terme non subventionnée sera de 13 %, et les 1 % restants proviendront des affectations et des fonds réservés.

**Répartition de l'investissement décennal  
Par source de financement**



<sup>2</sup> Au moment de la préparation du PDI 2026-2035, les nouvelles modalités d'application du PAGTCP (échu en mars 2025), n'étaient toujours pas disponibles.



## VÉHICULES

Cette catégorie est constituée principalement des projets d'acquisition d'autobus électriques, remplacement des batteries des autobus hybrides ainsi que de véhicules de service requis pour la gestion et d'entretien du réseau.

(en milliers de \$)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Autobus Électrique	26,234	73,744	35,987	50,306	51,816	53,370	56,934	64,707	60,399	60,067	533,564
Remplacement des batteries des autobus hybrides	2,021	2,207	2,317	2,431	2,570	2,678	2,813	2,953	3,119	3,196	26,305
Véhicules de service	125	-	645	-	-	424	-	-	706	-	1,900
<b>Total</b>	<b>28,380</b>	<b>75,951</b>	<b>38,949</b>	<b>52,737</b>	<b>54,386</b>	<b>56,472</b>	<b>59,747</b>	<b>67,660</b>	<b>64,224</b>	<b>63,263</b>	<b>561,769</b>

### Autobus électriques

Pour la période du PDI, la Société prévoit investir 533,5 M\$ pour l'acquisition de 280 autobus électriques pour les 10 prochaines années dont 70 seront acquis d'ici 2027 dans le cadre du contrat octroyé en 2023 à NovaBus à la suite de l'appel d'offres regroupé avec les autres organismes de transport. Ils serviront à l'ajout et au remplacement d'autobus désuets pour garantir une offre de service accessible et attrayante. Cette acquisition nous permettra également de nous aligner sur l'orientation toujours en vigueur du gouvernement du Québec en lien avec le *Plan pour une économie verte 2030* (PEV 2030), soit l'objectif qu'en 2030, 55 % des autobus urbains au Québec soient électrifiés. Ces investissements sont admissibles à une subvention à un taux qui varie de 90% à 95%.

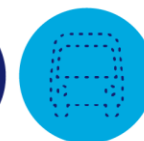
### Remplacement des batteries

Le remplacement des batteries des autobus hybrides ayant atteint leur durée de vie utile de 8 ans nécessitera un investissement de 26,3 M\$ et est admissible à une subvention de 50 %.

### Véhicules de service

Des investissements de 1,9 M\$ sont requis pour l'acquisition d'un nouveau véhicule pour les infrastructures et le remplacement d'une dizaine de véhicules de service lors de la fin de leur durée de vie utile estimée entre 5 ans et 6 ans. Cet investissement est admissible à une subvention entre 50% à 90 %.





## Immeubles

Cette catégorie comprend des investissements d'amélioration et de maintien incluant le garage et les bureaux administratifs.

(en milliers de \$)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Agrandissement du garage (phase IV)	32,378	43,385	3,746	-	-	-	-	-	-	-	79,509
Acquisition & installation d'équipements électriques (phase IVb)	-	419	20,093	10,823	-	-	-	-	-	-	31,335
Réaménagement (phase III)	-	1,452	2,599	6,667	17,480	41,517	46,829	9,979	-	-	126,523
Acquisition et installation des équipements de 4 baies d'entretien (phase IV)	-	263	1,094	2,758	2,974	1,229	-	-	-	-	8,318
Zone d'isolement - Sécurité des autobus à 100% électriques	-	3,533	1,647	-	-	-	-	-	-	-	5,180
<b>Total volet électrification</b>	<b>32,378</b>	<b>49,052</b>	<b>29,179</b>	<b>20,248</b>	<b>20,454</b>	<b>42,746</b>	<b>46,829</b>	<b>9,979</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>250,865</b>
Programme de gestion du déficit des actifs et sûreté du Bâtiment	2,255	7,621	4,196	3,571	3,770	2,435	3,763	2,145	2,145	2,145	34,046
Centre opérationnel N°2 (Dossier d'opportunité)	-	150	2,571	4,775	7,504	-	-	-	-	-	15,000
<b>Total</b>	<b>34,633</b>	<b>56,823</b>	<b>35,946</b>	<b>28,594</b>	<b>31,728</b>	<b>45,181</b>	<b>50,592</b>	<b>12,124</b>	<b>2,145</b>	<b>2,145</b>	<b>299,911</b>

### Volet électrification de la flotte

Afin de se conformer à l'orientation stratégique du gouvernement du Québec énoncée dans le *Plan pour une économie verte 2030* (PEV 2030), soit l'objectif qu'en 2030 55 % des autobus urbains au Québec soient électrifiés, un vaste programme d'agrandissement et de conversion de nos installations est requis.

La STL poursuit les travaux d'agrandissement du garage amorcés en 2021. Ce projet viendra ajouter un espace supplémentaire de 19 000 m<sup>2</sup>, comprenant des espaces de stationnement d'autobus, des bornes de recharge, de nouvelles salles mécaniques, électriques, et informatiques, de même que des baies de travail et de nouveaux espaces de bureaux.

Par ailleurs d'autres initiatives sont à l'étude par la STL afin d'adapter son garage existant pour l'accueil des autobus électriques. Cela inclut des projets de réaménagement du garage, l'acquisition et l'installation d'équipements électriques, ainsi que la création de baies d'entretien et de zones d'isolement.

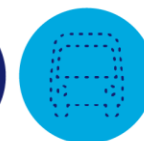
Ces investissements totalisent 250,9 M\$ au PDI 2026-2035 et sont qualifiés pour une subvention variant de 75 % à 95 % des dépenses admissibles.

### Réfection aux bâtiments

La STL prévoit également des travaux visant le maintien de ses actifs ainsi qu'un Programme de sûreté du bâtiment totalisant plus de 34 M\$ pour la période 2026 à 2035 et pourra être admissible à une subvention de 85 %.

### Études

Par ailleurs, la réalisation d'un second centre opérationnel vers l'année 2034 pour assurer le développement des infrastructures est requise dans le cadre d'électrification complète de son parc d'autobus. À cet égard, une somme de 15 M\$ est prévue pour des fins d'études préliminaires. Les études pourront être admissibles à une subvention variant de 75 % à 85 %.



## SYSTÈMES TECHNOLOGIQUES ET AMEUBLEMENT

Cette catégorie regroupe principalement les acquisitions, les remplacements de systèmes technologiques et des équipements informatiques, incluant les logiciels.

(en milliers de \$)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Systèmes technologiques	17,528	22,522	16,358	8,868	18,957	20,725	-	-	-	-	104,958
Équip. informatiques et logiciels	5,231	2,978	2,784	2,652	2,594	1,844	1,930	2,344	2,344	1,344	26,045
Ameublement et équipements	-	31	31	31	31	31	31	31	31	31	279
<b>Total</b>	<b>22,759</b>	<b>25,531</b>	<b>19,173</b>	<b>11,551</b>	<b>21,582</b>	<b>22,600</b>	<b>1,961</b>	<b>2,375</b>	<b>2,375</b>	<b>1,375</b>	<b>131,282</b>

### Systèmes technologiques

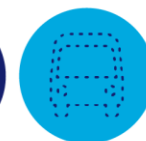
Les systèmes technologiques supportant la gestion du parc d'autobus entrent dans une phase de désuétude, ce qui constitue un frein à l'évolution des processus et des solutions d'affaires de la STL. De plus, l'électrification du parc d'autobus amène de nouveaux besoins aux niveaux fonctionnels et technologiques qui ne sont pas supportés par les systèmes existants. Un investissement de 105 M\$ est prévu dans cette catégorie. Certains de ces projets sont admissibles à des subventions de 75 %.

### Équipements informatiques et logiciels

Pour les 10 prochaines années, des investissements de 26 M\$ seront requis pour l'acquisition et le remplacement de différents logiciels bureautiques et administratifs et la mise en place d'un programme de dettes et de sécurité de l'information, et ce, afin de répondre adéquatement aux besoins d'affaires.

### Ameublement et équipements

La STL investira 0,3 M\$ dans le remplacement de divers équipements et certains items d'ameublement.



## INFRASTRUCTURES

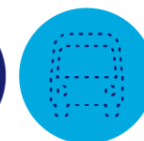
Cette catégorie regroupe exclusivement le remplacement des abribus et l'aménagement de nouveaux abribus.

(en milliers de \$)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Abribus	-	629	846	865	939	922	965	984	1,029	1,065	8,244
<b>Total</b>	-	<b>629</b>	<b>846</b>	<b>865</b>	<b>939</b>	<b>922</b>	<b>965</b>	<b>984</b>	<b>1,029</b>	<b>1,065</b>	<b>8,244</b>

### Abribus — Remplacement et Développement

La STL a mis en place un programme de remplacement des abribus aux points de correspondance et aux arrêts d'autobus. Le remplacement des abribus qui ont atteint leur durée de vie utile vise à maintenir en bon état et sécuritaire tous les points de correspondance ou arrêts importants dotés d'un abri minimal pour les usagers. À partir de 2028, La STL procédera à l'acquisition d'abribus supplémentaires afin de répondre aux besoins.

Nous estimons l'investissement à 8,2 M\$ pour les 10 prochaines années. Ces programmes sont admissibles à une subvention variant de 75 % à 90%.



## MACHINERIE, OUTILLAGE ET ÉQUIPEMENTS

Cette catégorie d'investissement inclut les équipements embarqués à bord des autobus ainsi que des projets d'acquisition, de remplacement de machinerie, d'équipement et d'outillage associés principalement à l'entretien des autobus et des infrastructures.

(en milliers de \$)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Équipements embarqués dans les autobus	79	189	156	305	717	1,042	1,066	1,053	1,129	1,148	6,884
Équipements et outillage	89	90	92	94	96	99	103	107	107	107	984
Machinerie	285	190	95	-	-	-	-	-	-	-	570
<b>Total</b>	<b>453</b>	<b>469</b>	<b>343</b>	<b>399</b>	<b>813</b>	<b>1,141</b>	<b>1,169</b>	<b>1,160</b>	<b>1,236</b>	<b>1,255</b>	<b>8,438</b>

### Équipements embarqués dans les autobus

L'acquisition d'équipements embarqués est requise pour les nouveaux autobus tels que les boîtes de perception, les valideurs, les compteurs de passagers, les équipements d'affichage en temps réel, les équipements de préemption des feux de circulation, les supports à vélo et les caméras de surveillance. De plus, la STL prévoit adapter l'infrastructure technologique de l'ensemble de ses autobus pour soutenir les nouveaux projets tels que les valideurs et la billetterie innovante.

Le montant prévu pour l'acquisition de ces équipements est de 6,9 M\$. Ils seraient admissibles à une subvention de 75 %.

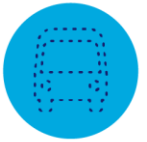
### Équipements et outillage

La STL doit remplacer certains équipements qui ne sont plus conformes aux normes ou qui ont atteint la fin de leur durée de vie utile, notamment pour l'entretien des autobus. Ces acquisitions, représentant un investissement total de 0,9 M\$ sur 10 ans, sont nécessaires afin d'assurer la qualité du service.

### Machinerie

Dans le cadre du changement d'aires de travail, du respect des normes de santé et sécurité et de la démarche d'amélioration continue des activités d'entretien, l'acquisition et le remplacement de machinerie sont requis.

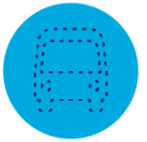
Ces investissements totaliseront 0,6 M\$ et seraient admissibles à une subvention de 85 %.



## ANNEXES

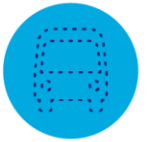
## CHARGES PAR OBJET

	Budget	Budget	Écart	Écart
(En milliers de \$)	2026	2025 amendé	F(D)	F(D) %
Salaires et avantages sociaux	<b>134 146</b>	125 239	(8 907)	(7.1)
Contrats de transport adapté	<b>17 823</b>	15 855	(1 968)	(12.4)
Entretien et réparation des véhicules	<b>10 204</b>	9 720	(484)	(5.0)
Carburant	<b>9 163</b>	8 473	(690)	(8.1)
Entretien et réparation - autres	<b>5 009</b>	5 455	446	8.2
Honoraires et contrats	<b>4 700</b>	5 395	695	12.9
Autres charges de fonctionnement	<b>5 546</b>	6 645	1 099	16.5
Contrats de gestion déléguée	<b>9 254</b>	9 952	698	7.0
Frais de financement	<b>2 912</b>	2 725	(188)	(6.9)
Dépenses imprévues	<b>2 793</b>	2 596	(197)	(7.6)
Amortissement	<b>22 989</b>	26 801	3 812	14.2
	<b>224 539</b>	218 857	(5 682)	(2.6)



## ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

	Budget 2026	Budget 2025 amendé	Écart F(D)	Écart F(D) %
<i>(En milliers de \$)</i>				
<b>REVENUS</b>				
Rémunération de l'ARTM	187,101	179,409	7,691	4.4
Contrats de gestion déléguée	9,254	9,952	(699)	(7.0)
Transferts du gouvernement du Québec	454	886	(432)	(48.8)
Autres revenus	1,924	1,795	129	7.2
	<b>198,733</b>	192,043	6,690	3.5
<b>CHARGES</b>				
Transport régulier	142,120	133,611	(8,509)	(6.4)
Administration générale	25,572	26,057	485	1.9
Transport adapté	18,899	17,115	(1,784)	(10.4)
Contrats de gestion déléguée	9,254	9,952	698	7.0
Frais de financement	2,912	2,725	(187)	(6.9)
Dépenses imprévues	2,793	2,596	(197)	(7.6)
Amortissement	22,989	26,801	3,812	14.2
	<b>224,539</b>	218,857	(5,682)	(2.6)
<b>Résultats avant conciliation à des fins fiscales</b>	<b>(25,806)</b>	(26,814)	1,008	3.8
Conciliation à des fins fiscales : Ajouter (déduire)				
<b>Immobilisations</b>				
Produits de cession	-	44	44	100.0
Amortissement	22,989	26,801	3,812	14.2
<b>Financement</b>	<b>3,897</b>	3,989	92	2.3
<b>Affectations</b>				
Activités d'investissement	(326)	(653)	(327)	50.1
Surplus accumulés	6,223	3,422	(2,801)	(81.8)
Réserves financières et fonds réservés	(126)	45	171	381.2
Dépenses constatées à pourvoir	943	1,144	201	17.5
	<b>6,714</b>	3,958	(2,757)	(69.7)
<b>Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales</b>	<b>-</b>	-	-	-



## ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

<i>(En milliers de \$)</i>	<b>Budget 2026</b>	Budget 2025	Écart F (D)
<b>Revenus d'investissement</b>			
Transferts gouvernement du Québec	<b>16,349</b>	89 827	(14,064)
Transferts gouvernement du Canada	<b>54,446</b>	30 413	(35,938)
	<b>70,795</b>	120 797	(50,002)
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Acquisition			
Immeubles	<b>(34,633)</b>	(95 009)	60,376
Véhicules	<b>(28,380)</b>	(29 650)	1,270
Systèmes technologiques et ameublement	<b>(22,759)</b>	(13 850)	(8,909)
Terrain	-	-	-
Machinerie, outillage et équipements	<b>(453)</b>	(729)	276
Infrastructures	-	-	-
	<b>(86,225)</b>	(139 238)	53,013
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement	<b>11,455</b>	14 889	(3,434)
<b>Affectations</b>			
Activités de fonctionnement	<b>326</b>	653	(327)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnements affecté	<b>2,729</b>	2 372	357
Réserves financières et fonds réservés	<b>921</b>	527	394
	<b>3 975</b>	3 552	423
	<b>(70,795)</b>	(120 797)	50,002
<b>Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales</b>	-	-	-



## DÉFINITIONS DES RUBRIQUES DE REVENUS, DE CHARGES, DE FINANCEMENT ET DES AFFECTATIONS - ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT

### REVENUS

#### Rémunération provenant de l'Autorité régionale de transport métropolitain – ARTM

Depuis l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> juin 2017, de la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, les revenus en provenance de la *Contribution* de la Ville de Laval, les paiements des *Transferts* du gouvernement du Québec concernant l'offre de service du transport régulier, du transport adapté et les revenus *usagers* sont versés directement à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

##### Rémunération liée aux charges de fonctionnement

La rémunération liée au fonctionnement est équivalente aux Charges d'exploitation, déduction faite des autres revenus. S'ajoutent à cette rémunération les frais de financement dédiés aux investissements, le financement et les affectations des Activités d'investissement, déduction faite des transferts du gouvernement du Québec.

##### Contribution pour mesures d'atténuation REM

Contribution versée par l'ARTM pour l'ajout d'un service pendant les travaux de construction du Réseau express métropolitain (REM).

#### Contrats de gestion déléguée

Rémunération attribuable à la délégation de gestion des billetteries et des équipements métropolitains situés sur le territoire desservi par la STL. Cette rémunération comprend les frais de gestion des contrats, le coût de la rémunération pour la supervision de voies réservées et les contrats d'entretien et d'exploitation.

#### Transfert du gouvernement du Québec

Transfert versé à la STL par le gouvernement du Québec pour des dépenses de financement et d'investissement, conformément aux programmes décrétés.

#### Autres revenus

Ensemble des autres revenus provenant, entre autres, de contrats de service, d'intérêts et de publicité.





## CHARGES PAR ACTIVITÉ

### Transport régulier

Ensemble des activités requises afin que le réseau des autobus de la STL offre le service de transport collectif à l'ensemble de la communauté lavalloise. Un service de transport collectif par taxi permet de compléter l'offre de service.

En plus de la charge de carburant, les activités des directions suivantes sont regroupées dans cette catégorie :

- Transport et qualité du service.
- Entretien et ingénierie.
- Planification et développement.
- Infrastructures.
- Gestion matérielle.
- Bureau de transformation vers l'électrification.
- Centre contact client.

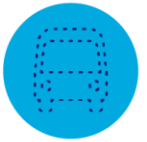
### Administration générale

Ensemble des activités requises pour l'application de la loi, la gestion financière et administrative, les technologies de l'information, l'approvisionnement, la gestion des ressources humaines ainsi que l'expérience client et les communications. Le service à la clientèle et les activités relatives à la vente de titres de transport et au système de vente et perception sont aussi inclus dans cette rubrique. La fonction Administration générale au sein de la STL comprend les directions suivantes :

- Conseil et Direction générale.
- Affaires juridiques.
- Finance et budget.
- Gestion du portefeuille de projets.
- Technologies de l'information.
- Approvisionnement.
- Ressources humaines.
- Communications et expérience client.

### Transport adapté

Ensemble des activités requises afin d'offrir un service de transport collectif adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite. Le service est offert par des opérateurs privés de taxis et de minibus.

**Contrats de gestion déléguée**

Ensemble des activités requises pour l'exploitation des équipements métropolitains (terminus, stationnements incitatifs, voies réservées et billetteries métropolitaines) situés sur le territoire desservi par la STL, conformément aux ententes de délégation de gestion avec l'ARTM. Le coût des contrats d'entretien et les autres dépenses attribuables à l'exploitation, à la gestion des billetteries et des équipements métropolitains sont inclus.

**Frais de financement**

Les frais de financement incluent :

- Les frais d'intérêts sur les emprunts à court terme et les frais bancaires;
- Les coûts de financement des emprunts de la STL à long terme qui sont reliés aux activités d'investissement;
- La charge d'intérêt nette au titre des avantages sociaux futurs.

**Dépenses imprévues (Réserve statutaire)**

Le gouvernement du Québec permet aux sociétés de transport de prévoir un montant statutaire dans leur budget pour compenser les dépenses imprévues. Ce montant est fixé à 1,5 % du budget total.

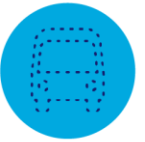
**Amortissement**

À l'exception des terrains dont la durée de vie est incalculable, les immobilisations corporelles ont une durée de vie limitée. L'amortissement est une charge imputée aux résultats pour rendre compte du fait que la durée de vie des immobilisations est limitée et pour répartir le coût de l'immobilisation sur les exercices au cours desquels est consommé son potentiel de service.

Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation permet de déduire entièrement la charge d'amortissement, lors de la conciliation, à des fins fiscales.

**FINANCEMENT**

Coût en capital du remboursement de la dette à long terme, contractée pour des activités d'investissement. Ce montant représente la part du capital non subventionné.



## AFFECTATIONS

### Activités d'investissement

La STL affecte les excédents accumulés aux activités d'investissement.

### Excédent accumulé

#### *Réserves financières et fonds réservés*

Ces affectations représentent l'utilisation de l'avoir des Réserves financières et des fonds réservés aux fins des activités de fonctionnement de l'exercice, ainsi que l'attribution d'un revenu qui provient des activités de fonctionnement de l'exercice à l'avoir en Réserves financières et en fonds réservés.

La STL possède deux types de fonds réservés :

- Fonds de roulement

Le Fonds de roulement sert à financer, à moyen terme, certaines acquisitions en immobilisations. Les emprunts au Fonds de roulement doivent être remboursés sur une période maximale de cinq ans.

- Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés

La STL affecte le solde disponible des règlements d'emprunt dont le remboursement se termine dans l'année budgétaire.

#### *Dépenses constatées à pourvoir*

Dépenses affectées au montant à pourvoir dans le futur, ce qui contribue alors à augmenter celui-ci. Ces dépenses seront imputées dans un exercice ultérieur aux fins de l'Excédent (déficit) de fonctionnements à des fins fiscales.



## CHARGES PAR OBJET

### Salaires et avantages sociaux

Rémunération du personnel, incluant la contribution de l'employeur aux différents régimes gouvernementaux ainsi que les coûts associés aux programmes des avantages sociaux conventionnés et futurs.

- Avantages sociaux conventionnés

Contribution de la STL aux différents programmes d'avantages sociaux offerts aux employés de la Société, notamment les différents régimes d'assurance.

- Avantages sociaux futurs

Charges associées aux prestations de retraite, aux programmes d'avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi, offerts aux employés de la STL.

### Carburant

Coûts relatifs au carburant des autobus et au carburant des véhicules de service.

### Contrats de transport adapté

Montant versé aux opérateurs privés pour assurer le service de transport adapté pour la STL.

### Honoraires et contrats

Honoraires versés pour des consultations dans différents domaines d'expertise, tels que les relations de travail et les services juridiques, administratifs et informatiques.

Coûts des services pour l'exécution de certains contrats, par exemple, ceux de surveillance et le contrat de taxis pour le transport régulier.

### Autres charges de fonctionnement

L'ensemble des autres charges reliées au fonctionnement de la STL. On y retrouve les coûts d'assurances et d'immatriculation, d'entretien et de réparation des bâtiments et des équipements, des services publics, du matériel et des fournitures, des locations d'équipements ainsi que des cotisations et des frais de représentation.

### Entretien et réparation des véhicules

Coûts reliés à l'opération et à l'entretien des autobus et des véhicules de service, tels que les pneus, les pièces de rechange et les petits outils.

### Contrats de gestion déléguée

Ensemble des activités requises pour la gestion, l'exploitation et l'entretien des billetteries et des équipements métropolitains (terminus, stationnements incitatifs, voies réservées) situés sur le territoire desservi par la STL, conformément aux ententes de délégation de gestion avec l'ARTM.

