

27 août 2020

Présentation du rapport d'activités 2019

Madame, monsieur,

À titre de partenaire de la Société de transport de Laval (STL), nous vous faisons parvenir le *Rapport d'activités 2019*.

L'an dernier fut une année significative pour la STL et ses employés. Une année de couronnements et d'avancement, de nouveaux engagements et de renouvellement, comme vous pourrez en prendre connaissance dans les pages du *Rapport*.

À cet égard, nous aimerions attirer votre attention sur le fait que la rédaction du *Rapport d'activités 2019* dresse le bilan de l'année 2019 et par conséquent ne prend pas en compte les événements liés à la COVID-19, survenus à compter du mois de mars 2020.

Malgré le contexte incertain, notre organisation a toujours comme objectif de se développer en tenant compte de l'évolution des exigences et de la vision des Lavallois, de plus en plus soucieux de leur empreinte environnementale.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Bonne lecture !



Éric Morasse
Président du Conseil d'administration
Société de transport de Laval

Rapport d'activités 2019

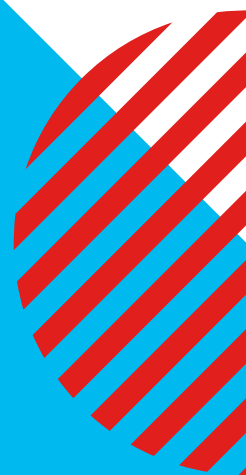


Table des matières

Mot du président et du directeur général	4
Le conseil d'administration	8
Le comité de direction	10
La STL en chiffres	12
Les indicateurs de performance	14
Les grands jalons de l'année.....	16
Réalisations 2019.....	24
Orientations 1 et 2	26
Orientation 3	38
Orientation 4.....	44
Orientation 5	50
États financiers 2019.....	60

**Mot du président et
du directeur général**

Une année charnière dans l'histoire de notre organisation



C'est une année extraordinaire qui vient de se terminer pour la STL et ses employés. Une année de couronnements et d'avancement, de nouveaux engagements et de renouvellement. En parfait accord avec la Ville de Laval et ses citoyens, notre organisation se développe en tenant compte de l'évolution des exigences et de la vision des Lavallois, de plus en plus soucieux de leur empreinte environnementale, du désir de servir adéquatement les aînés et les nouvelles générations, et de soutenir un dynamisme économique et une effervescence culturelle en plein essor.



Nous avons atteint un nouveau sommet d'excellence, cette année, avec l'obtention du Prix performance Québec, la plus haute distinction remise annuellement par le gouvernement du Québec.

Cette reconnaissance unique et très convoitée couronne plusieurs années d'efforts consacrés à perfectionner la qualité des services et la gestion globale de l'organisation. C'est avec une immense fierté et une grande humilité que nos quelque 1 000 employés et nous avons reçu cette haute distinction, et nous demeurons toujours aussi convaincus de l'importance de persévérer sur le chemin de l'amélioration continue dans l'ensemble de nos activités.

Si, depuis sa genèse, la STL porte au cœur de sa promesse la volonté de toujours se dépasser, soit par l'innovation technologique, soit par l'amélioration de ses pratiques, ce sont réellement les gens qui motivent nos actions, eux, les véritables moteurs de notre organisation, de nos clients et de nos employés. Nous sommes convaincus que notre succès repose avant tout sur le soin que l'on accorde à ceux que l'on sert et à ceux qui collaborent à le faire. D'ailleurs, notre nouvelle signature, *Rendre le transport en commun hors du commun*, habillée d'une image de marque que nous avons aussi rafraîchie pour la rendre plus moderne et humaine, traduit parfaitement cette volonté de servir le bien de tous.

Une réorganisation interne a aussi permis de mieux redistribuer certaines responsabilités dans les équipes et de créer de nouvelles entités opérationnelles, notamment en raison de la décision de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de nous attribuer l'exploitation de certains de ses équipements métropolitains, accompagnée des responsabilités et des opérations qui en découlent.

En lien avec la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, nous avons également adopté le nouveau Plan d'amélioration du service,

qui vise à augmenter de 5 % notre offre de service sur le réseau chaque année pour une période de cinq ans, conformément aux projets de développement du centre-ville de Laval et des besoins de desserte de citoyens et d'entreprises. Il s'agit d'un engagement historique pour la STL, première société de transport québécoise à aller de l'avant. Nous nous sommes aussi donné l'agilité nécessaire pour adapter constamment notre réseau aux contraintes de mobilité des passagers, aux problèmes de congestion routière et aux perturbations causées par les travaux du Réseau express métropolitain (REM).

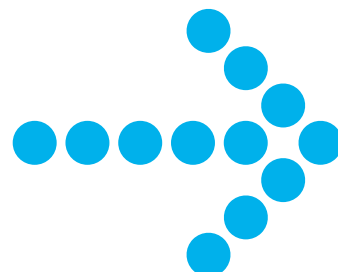
Ce plan fait partie d'un plus vaste exercice d'alignement stratégique pour la décennie à venir, que nous avons terminé au cours de 2019 et qui a donné naissance au nouveau Plan stratégique organisationnel 2019-2028. Ce dernier propose cinq grandes orientations, de nombreux projets, une actualisation de la mission, de la vision et des valeurs, ainsi que l'engagement de publier annuellement nos indicateurs de performance. Cette transparence complète traduit une fois de plus notre volonté d'améliorer le service pour qu'il soit à la hauteur des attentes et des besoins des Lavallois.

Cette année, nous avons aussi franchi un pas important vers l'électrification de notre parc en recevant un autobus entièrement électrique, à recharge lente, premier d'une commande de dix véhicules. Parallèlement, nous avons fait les études de faisabilité nécessaires et amorcé la restructuration de notre garage pour l'adapter au nouveau parc d'autobus. Nous souhaitons être les premiers au Québec à mettre en service une ligne d'autobus entièrement électrique à recharge lente : la volonté de réduire l'impact du secteur des transports sur nos émissions de gaz à effet de serre (GES) et de préserver

les futures générations nous pousse à constamment innover pour revoir les technologies au service de nos pratiques de mobilité.

Cet engagement historique de la STL envers l'électromobilité et plusieurs de nos objectifs ont été tout de même mis à rude épreuve par la crise de la pandémie de la COVID-19 qui frappe la planète depuis la fin de 2019, entraînant de lourdes conséquences socioéconomiques et des mesures de prévention sanitaires qui ont des conséquences directes sur nos activités.

Nous allons nous rappeler 2019 comme une année véritablement *hors du commun* pour notre organisation, où l'achalandage de notre réseau régulier a connu plus de 19 millions de déplacements. Ce succès repose avant tout sur l'excellence et le dévouement de nos employés, que nous remercions pour leur recherche de perfectionnement et leur volonté d'innovation quotidiennes. Nous aimerions également souligner l'appui indéfectible et les avis éclairés des membres du conseil d'administration, qui nous aident à réaliser notre mission, qui consiste à offrir aux Lavallois un service de transport collectif performant et à l'affût de leurs besoins. Enfin, nous aimerions remercier la Ville de Laval pour son soutien financier, sa collaboration et sa volonté de faire de notre ville un modèle d'innovation durable, au Québec et dans le monde.





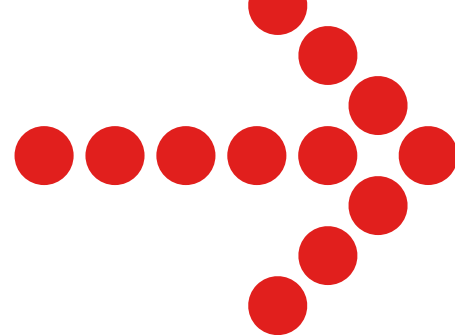
**GUY
PICARD**

Directeur
général



**ÉRIC
MORASSE**

Président du conseil
d'administration



En date du 31 décembre 2019

Le conseil d'administration

**VASILIOS
KARIDOGIANNIS**

Administrateur et conseiller
municipal de L'Abord-à-Plouffe

**FEU STEVE
BLETAS**

Administrateur et représentant
des clients du transport adapté

**ALINE
DIB**

Administratrice et conseillère
municipale de Saint-Martin

**SANDRA
EL-HELOU**

Administratrice et conseillère
municipale de Souvenir-Labelle

**ÉRIC
MORASSE**

Président et conseiller
municipal de Saint-François

**JOCELYNE
FRÉDÉRIC-GAUTHIER**

Vice-présidente et conseillère
municipale d'Auteuil

**MICHEL
REEVES**

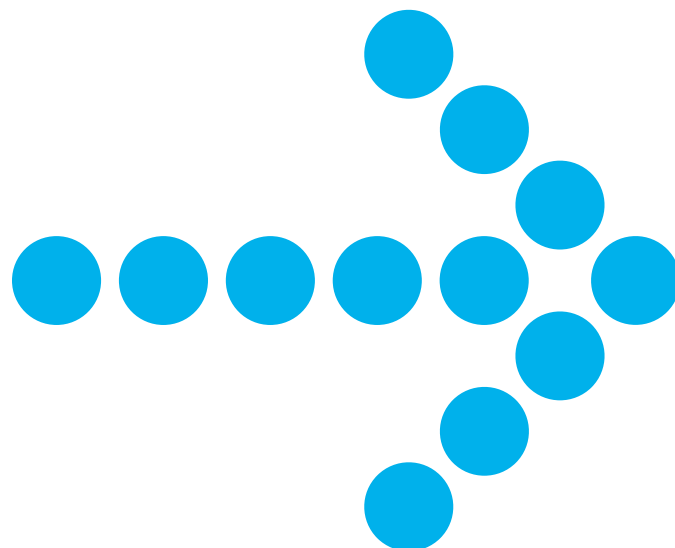
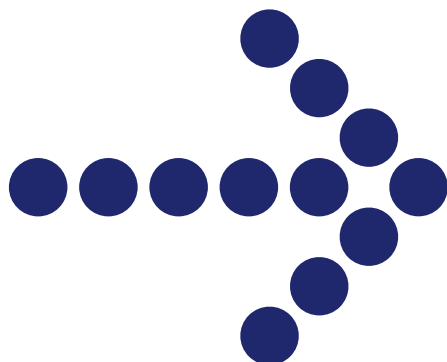
Administrateur et représentant
des clients du transport régulier

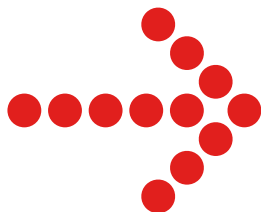
**SUZANNE
SAVOIE**

Administratrice

**M^e MÉLANIE
MARTEL**

Administratrice





GUY PICARD
Directeur général



PIERRE LAVIGUEUR
Directeur principal,
Développement et
innovation



NICOLAS GIRARD
Directeur principal,
Communications et
affaires publiques



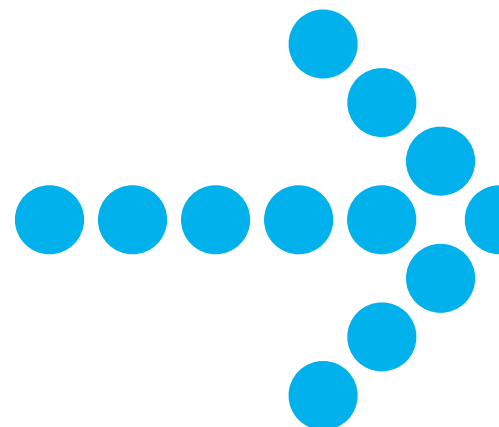
JOSÉE ROY
Directrice principale,
Exploitation



KATHY DUMORTIER
Directrice principale,
Administration et planification
d'entreprise et trésorière

En date du 31 décembre 2019

Le comité de direction





PIERRE CÔTÉ

Directeur, Affaires juridiques
et secrétaire corporatif



JOSÉE PRUD'HOMME

Directrice, Ressources
humaines



LOUIS SZABO

Directeur, Entretien
et ingénierie



DANIEL BOISMENU

Directeur, Communications
et marketing



CHRISTINE GAUVREAU

Directrice, Planification
et développement



PIERRE SAVAGE

Directeur, Infrastructures



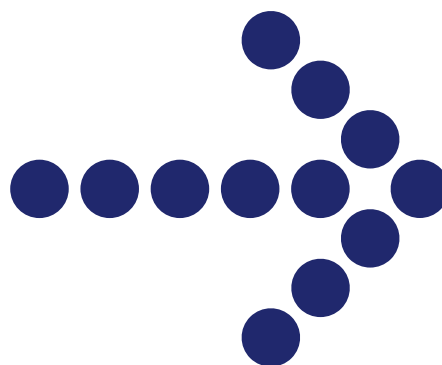
SILVANA CUTRONE

Directrice, Stratégie
et intégration du service



DANIEL BRODEUR

Directeur, Exploitation
du service



La STL en chiffres



1504

km de réseau



47

lignes d'autobus

2731

arrêts

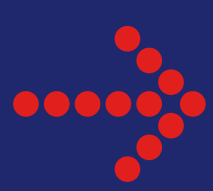
84

afficheurs
STL Synchro



14

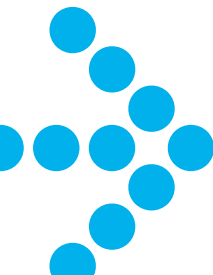
lignes de
taxis collectifs



14

lignes accessibles
aux fauteuils roulants





554

abribus

335

autobus



13 576 160

kilomètres parcourus chaque année

19 416 873

déplacements sur le réseau régulier



564 263

heures de service annuellement

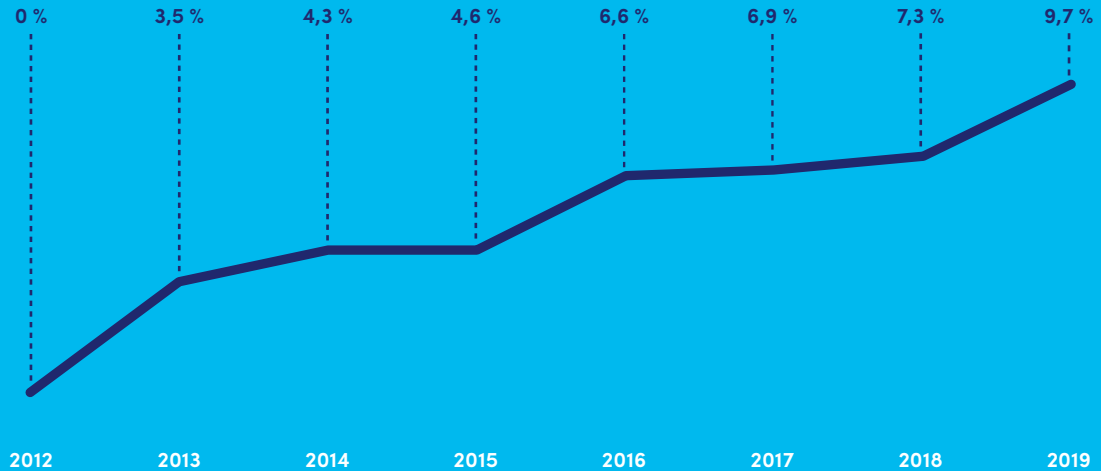
360

Une navette gratuite
toute l'année

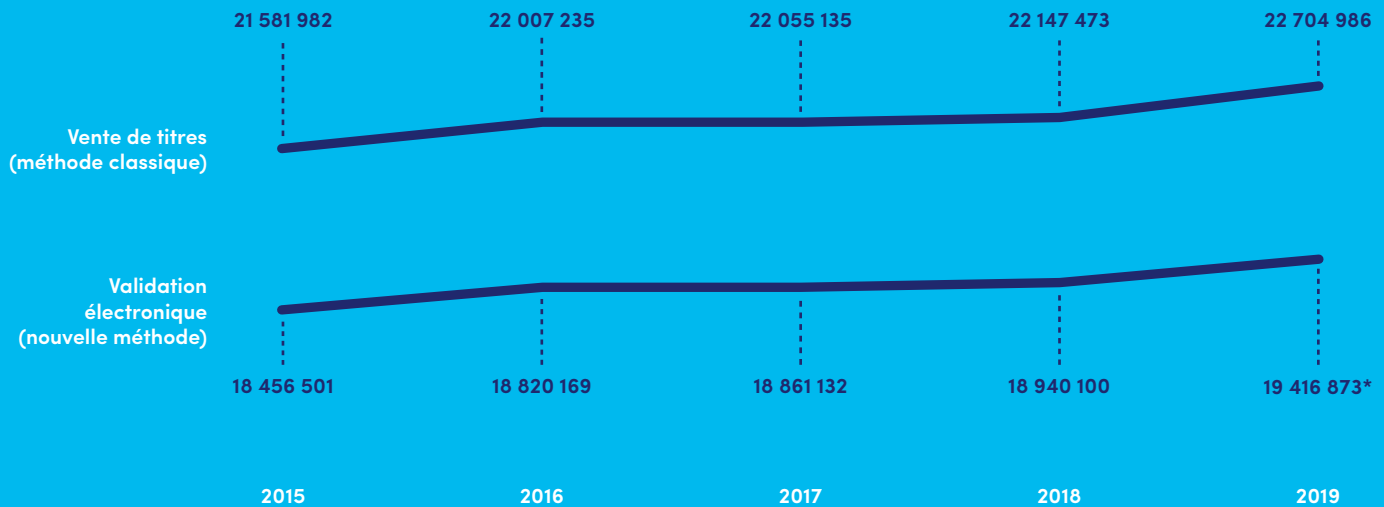


Accroissement de l'achalandage depuis 2012

(calcul en % selon la méthode classique)

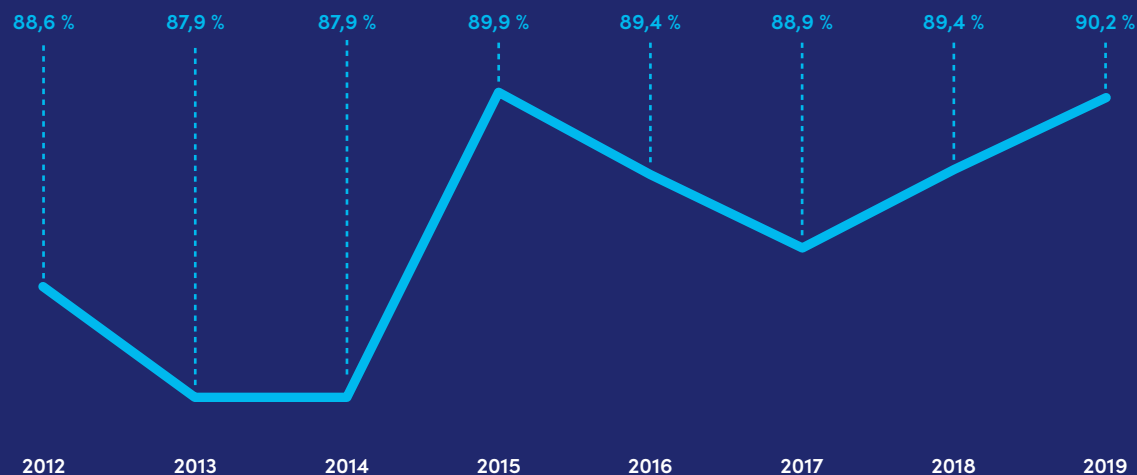


Achalandage (déplacements)



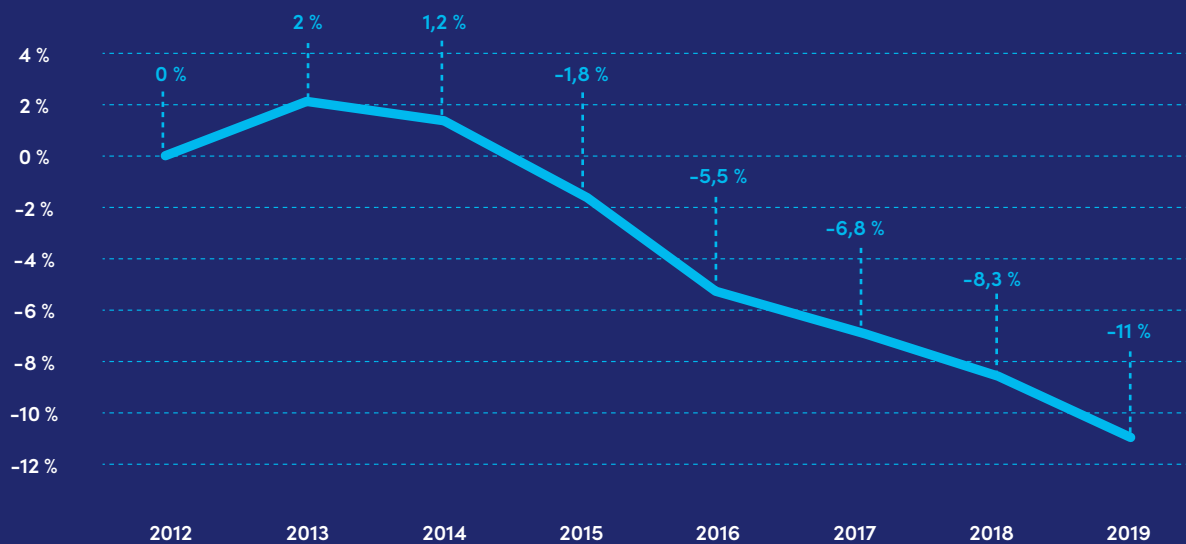
* Le chiffre préalablement écrit comportait une erreur. Il a été corrigé en date du 2 mars 2021.

Ponctualité*



* Lorsque l'autobus arrive à l'arrêt entre 0 et 5 minutes de l'heure prévue, la ponctualité est respectée.

Taux d'émission des GES par 100 km parcourus



Le Prix performance Québec



La consécration de notre engagement dans la qualité

L'obtention du Prix performance Québec représente le couronnement de près de 20 ans d'efforts consacrés à perpétuer la qualité au cœur de notre promesse. Il s'agit de la plus haute distinction, remise par le gouvernement du Québec et reconnue partout dans le monde, visant à souligner l'excellence dans la gestion et la performance globale d'une entreprise publique ou privée.

Grâce à un travail rigoureux d'audit, nous avons pu mettre en exergue les multiples efforts qui ont conféré à la STL le rôle de leader qu'on lui connaît, autant dans son secteur d'activité que parmi les sociétés innovantes et les employeurs les plus attrayants.

Parmi les différents aspects évalués, soulignons l'engagement du personnel envers la vision et les valeurs de l'organisation, la modernisation constante des politiques internes et l'attention prêtée aux pratiques de ressources humaines, l'intégration de nouvelles technologies, la mobilisation de la gouvernance, la gestion proactive de la performance, la fréquence des communications au quotidien, ainsi que les approches novatrices dans la gestion des enjeux et la formation des employés.

Ce prix vient couronner une série d'initiatives mobilisées que nous avons mises en place depuis une vingtaine

d'années : notons la création, en 2001, du comité Défi qualité et l'instauration de normes strictes de qualité; la tenue d'ateliers *kaizen* avec le personnel et un programme d'amélioration continue du transport, en 2012; le renommé programme Garantie qualité (aujourd'hui Engagement qualité STL, qui a été redéfini en 2017), ou, encore, l'implantation subséquente de nombreux projets d'amélioration continue et de gestion de la performance.

Notre forte culture organisationnelle, basée sur la volonté partagée par l'ensemble de l'équipe d'améliorer notre processus de manière innovante, collaborative et rigoureuse, nous pousse à toujours raffiner les façons de faire, afin qu'elles reflètent les meilleures pratiques de notre époque et traduisent adéquatement l'orientation client de chaque direction. C'est cela qui nous a valu le Prix performance Québec.



Le 21 novembre 2019, la STL a reçu le prestigieux Prix performance Québec dans le cadre d'un déjeuner-gala du Mouvement québécois de la qualité, en compagnie du ministre de l'Économie et de l'Innovation du Québec, M. Pierre Fitzgibbon. Dans la photo, M. Fitzgibbon, en compagnie de M. Guy Picard, directeur général de la STL.

Une année de hautes distinctions

En 2019, la STL a reçu les honneurs suivants :

Le Grand prix d'excellence – catégorie transport collectif, de l'Association québécoise des transports (AQTr), pour son projet pilote de paiement par carte de crédit dans les autobus (juin).

Le Prix Jalon de la mobilité dans la catégorie Coup de cœur du jury, décerné par l'organisme Jalon^{mtl}, pour son historique d'investissements en innovation (octobre).

Le Prix du leadership des entreprises – catégorie Communications-marketing, par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), pour sa nouvelle image de marque (novembre).

Le Prix performance Québec, remis par le gouvernement du Québec, pour la qualité de sa gestion et sa performance globale (novembre).

Le Prix Argent – Excellence tactique – outil de communication, par la Société québécoise des professionnels en relations publiques (SQPRP), pour sa nouvelle image de marque (décembre).



Un nouveau plan stratégique organisationnel pour 2019-2028

**Propulser la mobilité durable
à Laval**



Le Plan stratégique organisationnel 2019-2028 en bref

- 5 grandes orientations
- 12 initiatives stratégiques
- 7 indicateurs de performance
- Des cibles pour 5 et 10 ans

Les orientations stratégiques 2019-2028

1. Maintenir nos forces et nos acquis opérationnels.
2. Déployer une offre de service attrayante, compétitive, accessible et écologique pour les clients et pour les Lavallois.
3. Viser l'excellence de nos pratiques organisationnelles.
4. Assumer un leadership stratégique dans le cadre de la gouvernance métropolitaine.
5. S'appuyer sur une équipe mobilisée et compétente.

Notre nouveau plan stratégique organisationnel est issu d'un important exercice de concertation et de réflexion, qui bénéficie de l'apport des équipes internes et de la rétroaction de la clientèle des transports régulier et adapté, par de nombreux sondages de satisfaction et groupes de discussion.

Dans la continuité du précédent plan, nos orientations pour les 5 et 10 prochaines années ont pour objectif de livrer une vision moderne et cohérente du transport collectif, où les Lavallois sont au centre de notre mission, et l'amélioration continue et la qualité au cœur de notre culture d'entreprise.

Ce nouveau plan est d'ailleurs en phase avec la vision 2035 *Urbaine de nature* de la Ville de Laval, ainsi qu'avec les orientations de la Communauté métropolitaine de Montréal et les grandes lignes du futur plan stratégique de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

Une nouveauté le distingue des précédents plans stratégiques : à l'instar des pratiques d'affaires innovantes de certaines grandes villes d'Amérique du Nord, la STL s'engage à rendre publics ses indicateurs de performance organisationnels. Les Lavallois pourront donc apprécier les résultats en lien avec des cibles annuelles de qualité du service auprès de la clientèle, de réduction des GES, d'excellence opérationnelle et d'achalandage.



MISSION

La STL et ses employés ont pour mission de développer et d'offrir, à Laval, un service de transport collectif de qualité, performant, innovant, et évoluant en fonction des besoins de mobilité.

VISION

Chef de file de la mobilité durable, la STL redéfinit les standards de l'industrie.

VALEURS

- Respect
- Excellence
- Collaboration

Nos principaux projets

Les nombreux défis liés aux changements démographiques, climatiques et technologiques, les enjeux de gouvernance et de financement, de même que la volonté d'amélioration continue dans nos pratiques, nous ont poussés à redéfinir nos orientations pour les 10 prochaines années. Voici un aperçu des grands projets à venir :

Amélioration du service : mise en place d'un plan de bonification du service, qui sera augmenté de 5 % par année, pour mieux développer la desserte des axes majeurs de transport collectif à Laval, augmenter la fréquence quotidienne en période hors pointe et couvrir plus de territoire d'est en ouest ainsi que le service pour les entreprises.

Aménagement du réseau : mise en place de voies réservées et de bus à haut niveau de service pour améliorer l'accès au centre-ville de Laval, aux stations de métro et au Réseau express métropolitain (REM), de même que la préparation d'études pour l'implantation de bus sur des axes structurants.

Accessibilité : amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et mise en place des infrastructures nécessaires.

Expérience client : amélioration du site Web, création d'une nouvelle application mobile STL Synchro et mise en place d'un nouveau logiciel pour la gestion des demandes des clients (CRM).

Innovation : participation à la création d'un centre d'excellence pour des projets innovants en transport collectif, expérimentation de projets technologiques et amélioration des systèmes et des technologies (comme le remplacement du système d'aide à l'exploitation ou le simulateur de conduite pour les chauffeurs).

Électromobilité : acquisition de 10 autobus électriques et mise en service d'une première ligne entièrement électrique, en plus de la mise en place du nouveau garage et de nouvelles installations liées à l'électrification du parc d'autobus.

Participation à la planification régionale : engagement actif dans la préparation du Plan stratégique de développement de l'ARTM et dans différentes études.

Vie interne : poursuite des actions en matière d'amélioration continue, de renforcement des compétences, de gestion du changement et d'actions de reconnaissance des employés.



Un service de transport en commun... hors du commun

**Les clients au centre
de notre marque**



En collaboration avec l'agence Forsman & Bodenfors, nous avons présenté, cette année, une refonte de notre image axée sur deux éléments essentiels au cœur de notre quête d'amélioration continue : les gens, soit nos clients et employés, et la mobilité durable.

C'est ainsi qu'est née la nouvelle signature **Rendre le transport en commun hors du commun**, une innovation par rapport à notre image précédente, qui veut mettre en avant l'importance, pour la STL, d'être ancrée dans sa communauté, et son esprit de service pour le bien commun.

L'univers visuel de la nouvelle image incarne son côté innovateur, authentique, mobilisateur et durable. Il mise sur le mouvement, l'accessibilité et le dynamisme, et est avant tout humain et inclusif, car il permet d'afficher les vrais visages des gens qui se servent de

nos transports ou de ceux qui travaillent pour nous. La nouvelle image a été déployée par une campagne grand public au moyen de l'affichage, des médias sociaux, de vidéos et d'autres médias.

Cet exercice d'actualisation s'est fait en parallèle de la concrétisation de la nouvelle image de la Ville de Laval qui, en continuité avec sa nouvelle signature (*Urbaine de nature*), a traduit la fierté et les aspirations des citoyens de la troisième ville en importance du Québec, qui évolue avec son époque.







Réalisations 2019

Partenaire du quotidien des Lavallois

Le bonheur des clients inspire l'excellence dans nos façons de faire

L'esprit innovant est inscrit dans les gènes de la STL, ce qui la pousse à remettre régulièrement en cause le *statu quo*, afin d'assurer les plus hauts standards de qualité et de performance pour le bénéfice des Lavallois.

De nombreux défis nous amènent à sans cesse améliorer la qualité, la fluidité et l'accessibilité des services et à les adapter à la réalité de nos clients, conformément à notre Plan stratégique opérationnel 2019-2028. D'ailleurs,

en 2018, le Forum sur la mobilité et le transport collectif, organisé conjointement avec la STL, avait permis de dégager un consensus entre 19 municipalités de la couronne Nord de Montréal quant à différents projets de développement du réseau de transport collectif. Ces investissements, étalés sur 15 ans, permettront de remplacer l'auto en solitaire et de désengorger les corridors routiers de Laval et des Basses-Laurentides.

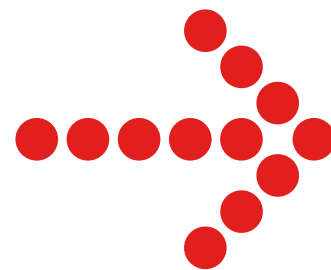


Un réseau qui se développe et se renouvelle

Cette année, l'achalandage du réseau régulier est de 19 416 873 déplacements. Animés d'un esprit d'amélioration continue, nous avons augmenté la fréquence de plusieurs lignes et bonifié le service pour répondre aux demandes des particuliers et des entreprises.

Nous avons amélioré notre réseau par l'ajout de plus de 1 500 kilomètres de service par jour, la semaine, et synchronisé les voyages de certains autobus afin de les adapter aux nouveaux horaires des trains de la ligne exo6 Deux-Montagnes, modifiés en raison des travaux préparatoires du REM. Nous avons aussi augmenté la fréquence durant la période estivale, avec un ajout de près de 60 voyages par jour, et annoncé d'autres améliorations les soirs et les fins de semaine.

Afin de prévenir la vétusté de certaines installations et de maintenir l'Engagement qualité STL envers les clients, au cours de la première année de notre plan d'acquisition et de remplacement des abribus atteignant leur fin de vie utile, nous avons remplacé 31 abribus sur tout le réseau et en avons ajouté six.



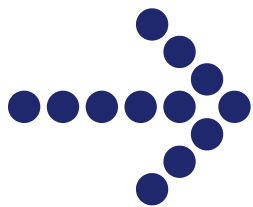
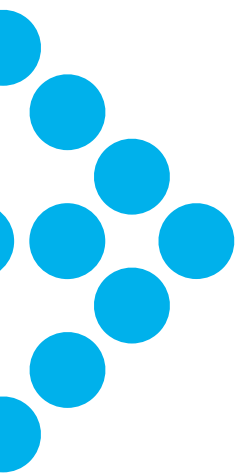
Au cœur de l'effervescence culturelle et économique de notre ville

La STL est un acteur économique important pour la ville de Laval. En effet, la possibilité d'offrir un service de navettes dévoué lors d'événements d'entreprises permet à la ville de se démarquer et d'attirer davantage ce type de rassemblement.

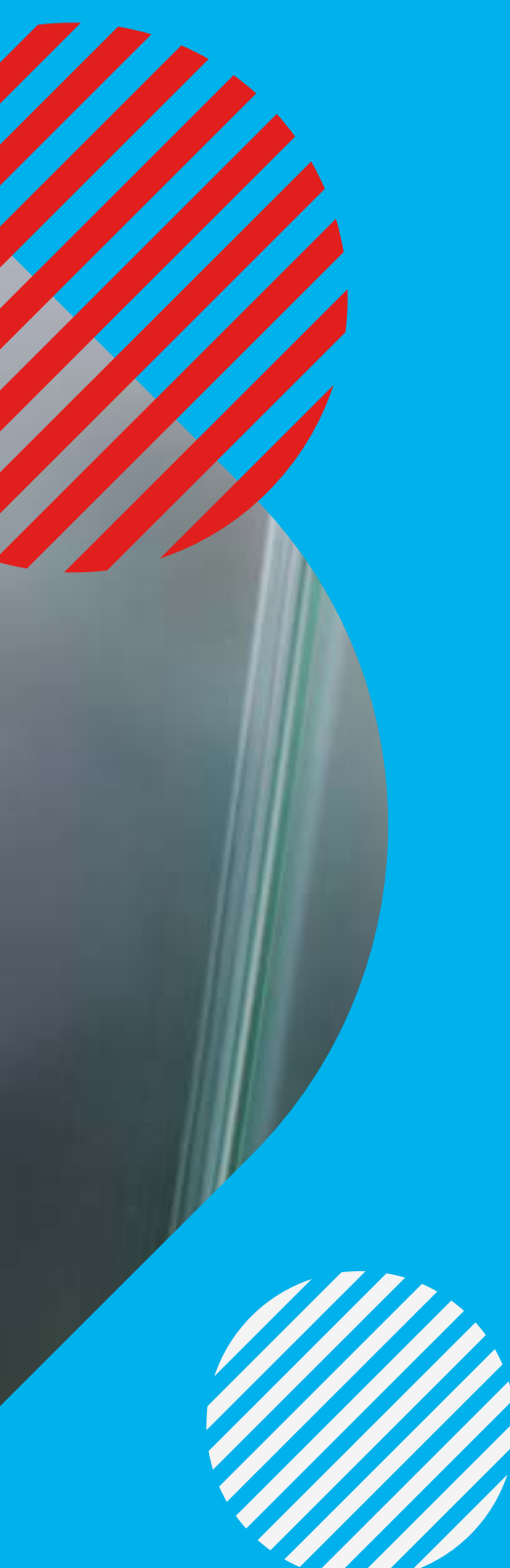
Principal moyen de déplacement pour un grand nombre de Lavallois, la STL travaille de concert avec la Ville et de nombreux partenaires pour assurer le transport vers des activités ludiques

qui marquent la vie culturelle de Laval. Depuis 2016, nos concitoyens peuvent profiter du service de la Navette 360, gratuite, pour le centre-ville de Laval, avec des départs aux 20 minutes du terminus Montmorency, tous les jours de la semaine, durant l'été et la période des Fêtes, la semaine de relâche et les fins de semaine. En 2019, ce service a connu une hausse de 14,5 % du nombre de passagers par rapport à 2018. Plus particulièrement, durant les Fêtes, il a été offert 16 jours consécutifs et a enregistré plus de 8 200 montées dans l'autobus – l'Après-Noël étant, cette année encore, la journée la plus achalandée : 1 482 montées, soit une moyenne de près de 44 passagers par trajet.

Nous avons également mis des navettes à la disposition de la population de la couronne de Montréal pour faciliter sa participation à 28 événements sportifs, culturels et d'entreprises, grâce à des partenariats porteurs, par exemple avec le club de hockey Rocket de Laval et avec le groupe Cavalia pour sa série de spectacles *Illumi – féerie de lumières*. Pour ce dernier, la STL a déployé un service de navettes accessible tous les jours de l'événement. Ce service de transport a enregistré plus de 65 000 déplacements pendant la durée des festivités.







Des transports adaptés aux besoins de nos clients

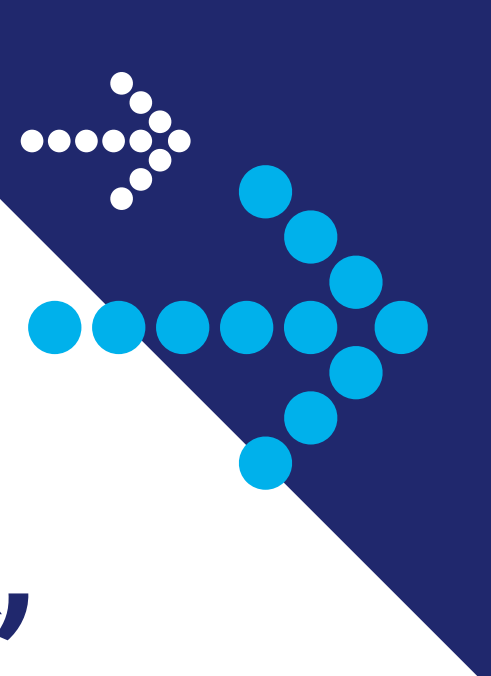
Afin de répondre à la demande d'habitants des secteurs moins bien desservis par le transport en commun, nous avons ajouté, cette année, une nouvelle ligne de taxis collectifs, la T23, qui fait la liaison entre le secteur Frégault et le terminus Le Carrefour, dans le centre-ville de Laval, en partenariat avec CO-OP Taxi Laval.

Les clients à mobilité réduite disposent également de deux lignes accessibles supplémentaires s'ajoutant aux 12 existantes, où les autobus sont dotés d'une rampe à bascule à l'avant, afin de faciliter l'accès aux fauteuils roulants, triporteurs et quadriporteurs.

C'est ainsi plus de 30 % du réseau qui peut maintenant répondre aux besoins de cette clientèle, et nous poursuivons nos efforts afin d'uniformiser l'offre de service sur l'ensemble du territoire lavallois desservi.

Soulignons d'ailleurs la hausse de l'achalandage de 3 % dans le transport adapté, qui reflète la croissance en termes de besoins des personnes à mobilité réduite, et les efforts menés par la STL afin d'y répondre.





Des tarifs avantageux, pour que tout le monde y monte

Nos offres tarifaires traduisent notre volonté de demeurer attentifs aux besoins des divers types de clientèles et notre préoccupation quant au grand enjeu de notre époque, la réduction des émissions de GES, pour lequel nous partageons une responsabilité collective.

Bien que Laval connaisse une croissance démographique notable, surtout en raison d'une conjoncture économique favorable et d'une augmentation du nombre d'immigrants, la part de la population de 65 ans ou plus demeure

importante et va continuer de croître au cours des prochaines années, comme dans le reste du Québec. Ce vieillissement impose aussi des efforts supplémentaires de la part des sociétés de transport.



Nos tarifs spéciaux en bref

Horizon 65+

Gratuité pour les aînés lavallois
de 65 ans ou plus

XTRA

Pour les étudiants
de 17 ans ou moins
durant l'été

Alerte au smog

Le bus est à 1 \$ pour
les journées de smog

Tarif familial

Jusqu'à 5 enfants âgés
de 11 ans ou moins peuvent
voyager gratuitement
avec un adulte détenant
un titre valide

Journée à 1 \$

Le bus est à 1 \$
le 20 septembre



Pour les jeunes et les aînés

Voulant exprimer notre reconnaissance envers les bâtisseurs de notre ville et les aider à rompre leur isolement et à avoir accès plus aisément aux soins de santé, nous avons lancé, en 2014, le titre *Horizon 65+*, avec l'appui de la Ville de Laval, qui permettait aux Lavallois de 65 ans ou plus de voyager gratuitement sur tout le réseau. En 2019, cinq ans après sa mise en place, nous dressons un bilan vraiment positif de cette initiative audacieuse, première en son genre, avec une croissance de l'achalandage de plus de 4 500 000 déplacements en cinq ans et plus de 20 % des aînés qui ont profité des déplacements en autobus.

Voulant encourager l'adoption du transport en commun dès le bas âge, au cours de l'été, les enfants de moins de 11 ans, accompagnés d'un adulte, ont pu voyager gratuitement sur tout le réseau. Les étudiants de 17 ans ou moins, de leur côté, ont pu profiter du tarif XTRA leur donnant accès à un prix très concurrentiel à l'abonnement des mois estivaux.



Journée à 1\$

1 \$ pour la planète

Le secteur du transport a un rôle déterminant à jouer dans la lutte aux changements climatiques. Bien conscients des défis que cela représente et du legs que l'on veut laisser aux générations à venir, nous avons reconduit plusieurs projets afin de diminuer nos émissions de carbone et de sensibiliser activement la population à cet enjeu mondial.

Nous avons maintenu, pour une 11^e année consécutive, le programme *Alerte au smog*, prévoyant un tarif unique de 1\$ sur l'ensemble du réseau régulier d'autobus et de taxis collectifs chaque fois qu'Environnement Canada décrivait un avertissement de smog. C'est ainsi que le 10 juillet 2019, 11 072 personnes se sont prévaluées du

tarif à 1\$ de la STL, qui a enclenché l'opération *Alerte au smog*, ce qui représente une hausse de 4,8 % du nombre moyen de déplacements.

Cette initiative fait écho à la *Journée à 1\$*, qui a eu lieu le vendredi 20 septembre 2019 pour la quatrième année de suite, afin d'encourager tous les Lavallois à privilégier l'usage du transport collectif plutôt que de leur voiture et de réduire, de cette façon, leur empreinte de carbone. De plus, pour la première fois cette année, à chaque déplacement supplémentaire sur notre réseau, nous avons versé l'équivalent en argent, pour un total de 5 000 \$, à l'organisme lavallois *PlantAction* pour la plantation d'arbres sur notre territoire.

STL, à l'écoute!

À la STL, qualité et performance vont de pair. C'est toujours avec le même esprit apprenant et la même volonté d'amélioration continue que nous répondons efficacement aux demandes et aux réclamations de nos clients. En tant qu'organisme public, embrasser la responsabilité de livrer un excellent service à notre clientèle signifie aussi bonifier constamment les pratiques internes et compenser en cas de manquement.



Engagés pour la qualité

Notre programme Engagement qualité STL, redéfini en 2017, fait encore de nous la seule société de transport collectif au pays à offrir à sa clientèle une garantie de service accompagnée d'un programme de compensations. Nous garantissons l'excellence dans cinq différents paramètres : ponctualité, courtoisie, informations claires, sécurité et confort, ainsi que propreté des équipements.

Cette conversation ouverte avec nos clients nous a permis d'accorder près de 3 800 indemnités depuis le début du programme, ce qui représente environ 17 500 \$ — un investissement dans notre performance, qui a haussé la satisfaction de notre clientèle du transport régulier à 7,6/10 en 2019, et que nous voulons continuer d'améliorer au cours des ans. Pour ce qui est des usagers du transport adapté, la note s'est maintenue à un enviable 8,4/10, parallèlement à une augmentation remarquable du nombre de déplacements depuis 2016.



« Les autobus sont propres,
les chauffeurs sont polis,
les horaires sont respectés,
beaucoup d'abribus ont été
ajoutés, la navette 360 est
très appréciée par mon fils
et moi lorsqu'il vient
en vacances ici. »



« Voyager avec la
STL, c'est agréable,
convivial, et ça me
mène à bon port. »

« Les employés du Centre
contact clients sont loyaux,
professionnels, dévoués et
très compétents. Je suis un client
fidèle à la STL et je le serai
toujours. De plus, les chauffeurs
et les chauffeuses sont toujours
super agréables et très gentils.
Nous sommes fiers de la STL. »



« La qualité des services
est efficace et l'information
est disponible au bout
des doigts, grâce à votre
site Web. »



« J'ai toujours eu un bon
service et les chauffeurs
sont toujours souriants et à
l'écoute pour n'importe quelle
question. Je n'ai jamais
été déçu. »





Une organisation axée sur l'innovation

Profondément engagés dans notre avenir collectif

Parmi les premières sociétés de transport au Canada à s'engager formellement dans un plan ambitieux d'électrification complète de son parc d'autobus, la STL fait figure de proue en matière de lutte aux changements climatiques dans un secteur – celui des transports –, qui est à lui seul

responsable de près de 45% des émissions de GES au Québec. Pour la STL, redéfinir les standards de cette industrie et atteindre de nouveaux sommets d'excellence passe aussi, nécessairement, par l'adoption de technologies carboneutres.



À vitesse grand V vers l'électromobilité

Le début d'une nouvelle ère

C'est avec une grande fierté que nous avons dévoilé, en 2019, le tout premier autobus entièrement électrique de 40 pieds à autonomie de 250 km et à recharge lente au Québec. Ce premier modèle faisait partie d'une commande ferme de 10 autobus à l'entreprise canadienne New Flyer Industries Canada ULC, rendue possible grâce à une aide de 9,6 millions de dollars des gouvernements du Québec et du Canada. La Société de transport de Montréal (STM) s'est jointe à l'appel d'offres, ce qui en a fait l'un des plus importants contrats accordés au Québec pour l'achat d'autobus électriques.

Notre objectif : la mise en service de la première ligne entièrement électrique, dans un premier temps, et l'électrification de tout le parc d'autobus d'ici 2040. Outre la réduction de nos émissions de 70 à 80 tonnes de GES par autobus, ces véhicules offrent l'avantage d'une conduite plus douce et silencieuse et peuvent être rechargés la nuit pour ainsi garantir la souplesse du service toute la journée.

Investir dans des innovations avant-gardistes nous permet d'incarner ce virage vert que nous avons amorcé en 2012, pour le bénéfice des Lavallois et des générations de demain, vers un objectif ambitieux de réduction de 45 % de l'empreinte carbone de nos activités. C'est pourquoi, à compter de 2024, nous prévoyons arrêter l'achat d'autobus à carburant et acquérir uniquement des véhicules entièrement électriques.





Nos autobus entièrement électriques à recharge lente

Réduction du coût énergétique par kilomètre de 40 % à 50 %.

**L'absence de moteur, de transmission
et d'échappement permet d'économiser entre 15 %
et 20 % des coûts d'entretien.**

**Réduction des émissions de 70 à 80 tonnes de GES
par autobus chaque année.**

**Les moteurs électriques sont silencieux et permettent une conduite
plus douce, ce qui améliore l'expérience des passagers.**

Autonomie de 250 km et recharge au cours de la nuit.

L'importance de moderniser nos infrastructures, nos systèmes et nos processus

Afin d'accueillir le nouveau parc d'autobus entièrement électriques à recharge lente, nous avons aussi fait, en 2019, des études préopérationnelles qui évaluent l'implantation graduelle de 10 nouveaux véhicules et nous permettent de planifier les travaux nécessaires à l'agrandissement et au réaménagement de notre garage. L'élaboration des plans et devis, de même que la construction d'un garage aménagé pour l'entretien du nouveau parc, devraient débuter en 2020 et se terminer en 2024.

Cette étude d'impact est inscrite dans le Plan d'infrastructures et transport collectif du ministère des Transports du Québec et financée par différents programmes des gouvernements du Québec et du Canada. Elle prendra

en compte les exigences de recharge et d'entretien de tous les véhicules au même endroit et permettra l'intégration progressive d'un parc d'autobus entièrement électrique. Le choix de cette technologie innovante de recharge lente au garage découle d'une analyse de 64 réseaux européens et internationaux, où la technologie de recharge lente y est majoritaire. Ainsi, après toute une journée de service, la recharge lente au garage permet à tous les autobus électriques de faire le plein d'énergie au même endroit pendant la nuit et être à nouveau prêts pour une journée d'exploitation le lendemain. Il est aussi plus simple de planifier l'appel énergétique nécessaire.

En parallèle, diverses initiatives ont été amorcées en 2019 pour permettre

l'introduction de systèmes plus innovants et implanter des processus encore plus rigoureux. La STL a été une des premières sociétés de transport à instaurer un simulateur de conduite pour chauffeurs qui révolutionne leur formation par des séances virtuelles. Produit par Virage Simulation, firme spécialisée dans les simulateurs pour le pilotage des avions, ce programme permet à la fois d'améliorer la vigilance et la sécurité de la conduite, d'offrir des formations plus fréquentes, interactives et adaptées, tout en réduisant le nombre de bus sur les routes et leur empreinte écologique. Cela vient s'ajouter à notre programme *Écoconduite*, en vigueur depuis 2014 pour former les chauffeurs à une conduite plus douce, qui réduit la consommation de carburant et donc les émissions de GES.



Ancrés dans notre territoire

Leaders dans le développement d'initiatives structurantes en transport collectif

Dans la région métropolitaine de Montréal, la STL joue un rôle clé en matière de mobilité durable. Elle collabore avec l'ensemble des acteurs de la société à dégager des solutions concertées et innovantes qui puissent répondre aux enjeux de transport des citoyens, de financement des réseaux publics et de lutte aux changements climatiques. De plus, l'achalandage

du réseau pendant les heures de pointe et l'engorgement des corridors routiers, les modifications imposées par la construction du REM et l'étalement urbain, l'usure naturelle des installations et les contraintes de mobilité d'une partie des usagers représentent des défis de taille auxquels l'organisme est confronté.





Au cœur de la planification régionale



L'urgence d'agir pour désengorger le réseau routier

Afin d'apporter des solutions structurantes et concertées aux problèmes endémiques de congestion de la région des Basses-Laurentides, la STL a été un acteur proactif et de premier plan dans l'organisation du Forum sur la mobilité et le transport collectif, qui a eu lieu en 2018. Cette démarche unique en son genre, qui réunissait 19 maires, a permis d'exposer l'état de la situation et les effets de la congestion, autant en ce qui a trait à l'économie qu'à la santé publique. Nous y avons, entre autres, prôné l'établissement d'un réseau de transport intégré pour Laval et les Basses-Laurentides pouvant pallier les problèmes liés à l'auto solo, avec le prolongement de la ligne orange du métro vers Laval, entre les stations Côte-Vertu et Notre-Dame, et l'ajout d'une nouvelle branche du REM entre la station Du Ruisseau et l'autoroute 440.

La construction du REM sur la ligne de train exo6 Deux-Montagnes a nécessité une bonification et une adaptation constante du service d'autobus desservant des endroits stratégiques des secteurs touchés, afin de prévenir et compenser les zones de trafic plus dense et d'accueillir tous les usagers du transport collectif.

C'est sur cette base solide que nous avons poursuivi nos actions en faveur de solutions concrètes de transport sur le territoire lavallois.

Alors que les travaux pour le prolongement du nouveau REM se poursuivent, plusieurs changements ont affecté l'offre de trains de banlieue, nécessitant une adaptation de l'ensemble du réseau de transport collectif, afin de desservir adéquatement la population. Nous avons bonifié promptement les horaires de plusieurs lignes et augmenté le service pour certaines zones, et nous continuons l'instauration de mesures d'atténuation pour répondre aux exigences de mobilité des clients.





Un arrimage nécessaire des visions pour une gouvernance métropolitaine efficace

La création de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), en 2017, a modifié le processus budgétaire des sociétés de transport de la région métropolitaine et des villes. Cette année, nous avons poursuivi les discussions avec différentes instances, afin de dégager une vision commune du transport collectif qui tienne compte des rôles et responsabilités respectifs et permette une planification à long terme du transport en commun dans la région.

Nous avons insisté sur l'importance de conclure des ententes efficaces qui favorisent le développement et l'amélioration continue, tout en minimisant la gestion administrative, afin de rendre le financement des activités de la STL pérenne et prévisible et de déléguer le service des équipements métropolitains sur le territoire lavallois.

Un financement à la hauteur des ambitions en mobilité durable

Conjointement avec la Ville de Laval, nous avons participé à un grand chantier gouvernemental sur le financement de la mobilité, dans le cadre de la Politique de mobilité durable 2030 du Québec. Nous y avons rappelé les principaux enjeux et défis du transport des personnes et proposé des pistes de solution et des outils de financement. Nous avons également balisé les rôles des partenaires municipaux et suggéré différentes mesures pour favoriser l'aménagement urbain et soutenir le déploiement de services de mobilité innovants.



Crédit photo : Cabinet du premier ministre

Nos principales recommandations



Augmenter la contribution des automobilistes au financement du transport collectif à 8 %, s'assurer que le gouvernement garantisse un financement dédié, prévisible et suffisant, et revoir les paramètres du programme de subventions, afin de soutenir la hausse visée de l'offre de service de 5 % par année.



Faciliter l'accès au financement et confier à Hydro-Québec le mandat de financer des projets d'électrification des sociétés de transport.



Permettre aux municipalités de développer de nouvelles sources de revenus pour financer les besoins en transport collectif et concevoir une approche innovante afin d'optimiser l'insertion des nouvelles infrastructures de transport collectif et actif.



Dans les dépenses en infrastructures publiques, augmenter graduellement la part du transport collectif pour atteindre un meilleur équilibre.



Viser l'instauration d'une taxe kilométrique dès que le permettra la technologie.



Mettre en place un centre d'excellence québécois en transport collectif et prévoir du financement pour des projets axés sur l'accès, l'analyse et le traitement de données en mobilité.



Une culture organisationnelle forte

Seuls des employés mobilisés peuvent nous propulser en tête de peloton

La collaboration est un des trois piliers sur lesquels se fonde notre mission, car c'est en valorisant et en renforçant notre équipe que nous pouvons viser l'excellence. La qualité, l'esprit d'innovation et l'amélioration continue, qui

imprègnent notre culture d'entreprise, nous poussent à toujours raffiner nos pratiques internes, dont l'importance est d'autant plus capitale dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre.







1019

employés,
dont 631 chauffeurs

146,9

millions de dollars de budget

13

directions





Priorité à l'expérience-employé

Les mutations que connaît le marché de l'emploi au Québec, entre autres en raison de la rareté des travailleurs, du vieillissement de la population active et de l'évolution des dynamiques de travail, imposent aux employeurs de se renouveler et de renforcer leur style de gestion pour demeurer attrayants. 2019 a été une année charnière pour notre vie interne en ce sens, car nous avons redoublé d'efforts pour améliorer davantage l'expérience-employé.







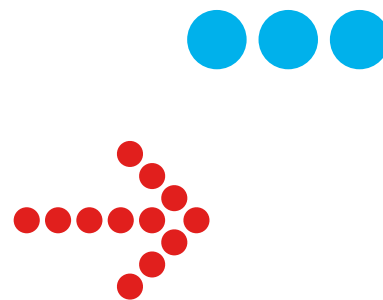
L'optimisation des processus par la création d'une nouvelle entité : le PIVO

Dans un souci de s'en tenir à son rôle stratégique, l'ARTM a délégué l'exploitation de ses équipements à différentes sociétés de transport public. La STL a ainsi hérité de la gestion des opérations de l'ensemble des équipements métropolitains en lien avec les terminus Cartier, Montmorency et Le Carrefour, ainsi que des voies réservées dans les boulevards Le Corbusier, Curé-Labelle et des Laurentides.

En raison des changements occasionnés par ces nouvelles responsabilités, notre direction Exploitation du service a mis

en place le Poste intégré de vigilance et d'opérations (PIVO), nouvelle entité ayant pour mandat d'assurer la gestion des accès des trois terminus, le gardiennage des sites et la sécurité des usagers, la veille de l'achalandage lors des événements partenaires, ainsi que la gestion de la signalisation dynamique sur les voies réservées.

De plus, le PIVO doit assurer tout le volet technologique, particulièrement dans la révision du système d'exploitation en lien avec l'avènement de la ligne entièrement électrique et la mise en place du nouveau garage, ainsi que la formation des chauffeurs par les simulateurs de conduite et le service de transport adapté.





Une marque employeur... hors du commun

Depuis plusieurs années, pour pouvoir compter sur une équipe toujours mobilisée, compétente et fière de notre organisation, nous poursuivons nos efforts auprès de l'ensemble des services, en privilégiant un style de gestion du bas vers le haut (*bottom-up*) axé sur la collaboration, la valorisation et une expérience participative de tout le personnel. Nos nombreuses démarches, qui mettent l'employé au centre des processus, nous ont valu, en 2019, le prestigieux Prix performance Québec, décerné par le gouvernement du Québec.

Dans la dernière année, nous avons déployé des outils de communication parmi nos quelque 1 000 employés pour

leur permettre de partager de l'information utile sur le degré d'avancement des projets, leurs enjeux et « bons coups ».

Nous avons intégré des suivis auprès des employés et révisé notre programme de reconnaissance du travail soulignant la contribution de chacun.

Comme cela est mentionné au début de ce rapport, en 2019 nous avons aussi traduit la promesse de notre organisation dans la nouvelle signature *Rendre le transport en commun hors du commun*, qui réitère le positionnement de la STL comme chef en mobilité durable et comme employeur innovant, et mobilise la population lavalloise autour de son service de transport collectif.

L'importance de développer les équipes et de planifier la relève

Au cours des dernières années, notre organisation a connu une croissance remarquable de son nombre d'employés. La nécessité de former la relève et d'adapter les compétences techniques de nos équipes à l'évolution des technologies, en plus de l'électrification du parc d'autobus, des contraintes imposées par les travaux du REM et de nos objectifs d'innovation et de performance, nous ont poussés à implanter, cette année, une véritable approche de gestion du changement dans la réalisation de différents projets.

Toujours en 2019, nous avons mis sur pied des programmes de formation des gestionnaires afin qu'ils développent leurs capacités de leadership et de mobilisation des équipes. Nous avons entamé une offre de formations en ligne pour joindre un plus grand nombre d'employés. La mise en place d'un outil de formation innovant tel qu'un simulateur de conduite représente aussi un élément de rétention et d'attraction important de nos chauffeurs. Enfin, nous avons établi un plan de recrutement pour pallier les nombreux départs à la retraite, actuels et futurs.

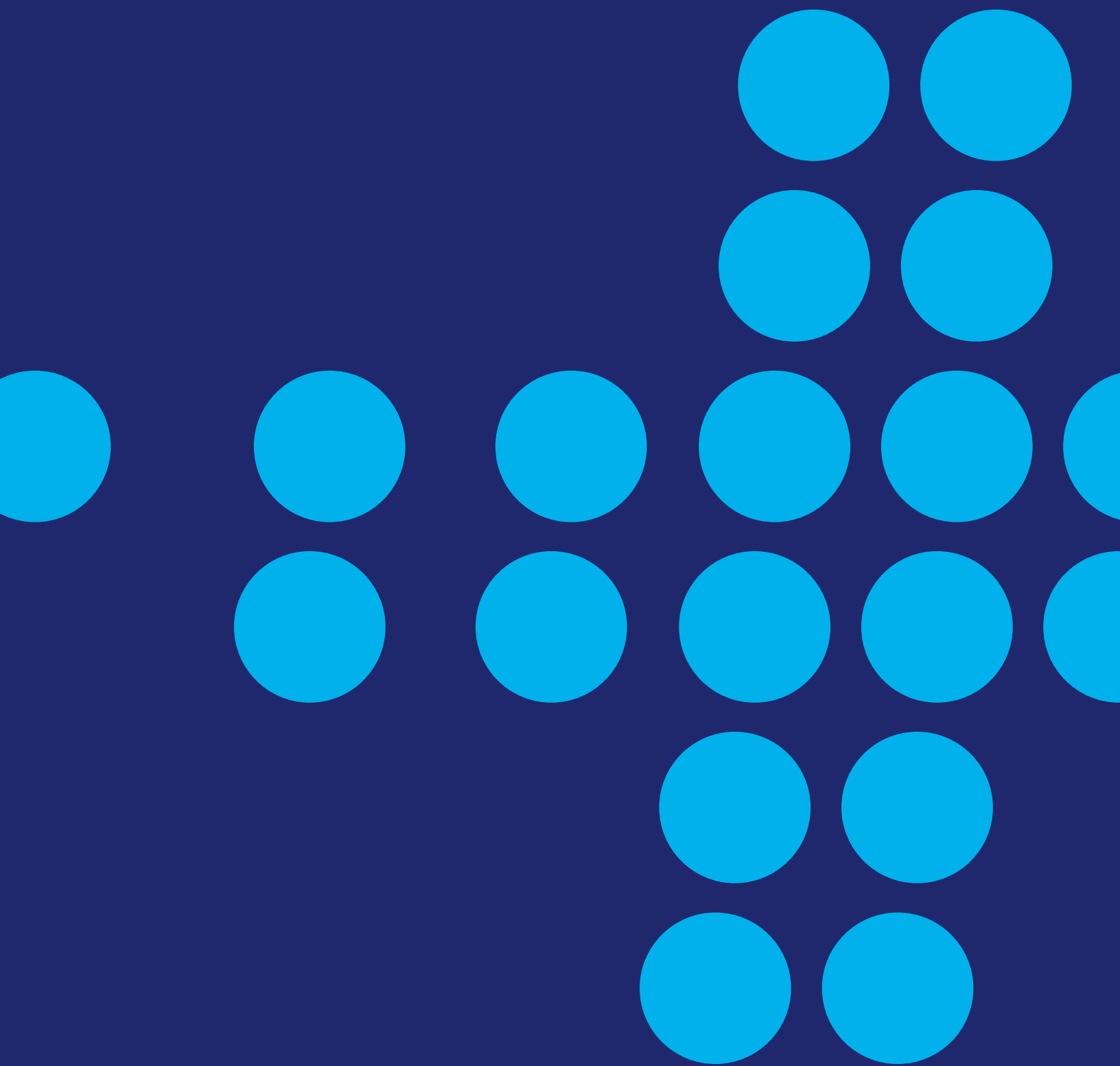


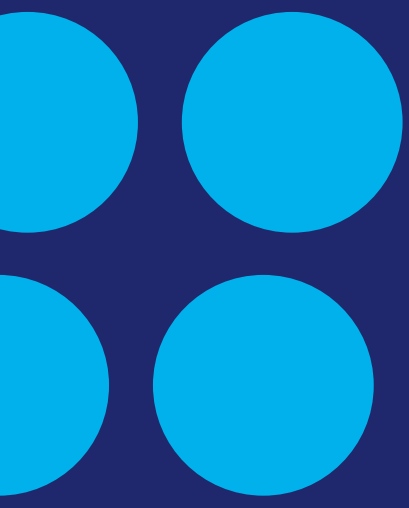
Des employés engagés dans la communauté

Nous sommes fiers de souligner que, depuis 2002, les employés de la STL ont pris l'initiative d'organiser des activités philanthropiques au moyen du comité *Boomerang*, dont les profits sont remis à une cause locale, soit le programme des déjeuners-collations du Centre de bénévolat et moisson de Laval. Cet organisme permet à de jeunes Lavallois de milieux défavorisés d'avoir des collations saines à l'école, dans le but de favoriser leur persévérance scolaire. En 2019, notre équipe a amassé 15 000 \$, pour un total de 277 883 \$ sur 17 ans, qui ont été offerts pour aider les plus jeunes à bien s'alimenter et à se développer.









États financiers 2019

TABLE DES MATIÈRES

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	63
Rapport de l'auditeur indépendant.....	64
État des résultats	67
État de la situation financière.....	68
État de la variation de la dette nette.....	69
État des flux de trésorerie	70
Notes complémentaires.....	71
ANNEXE A – Dette à long terme	89
ANNEXE B – Charges par objet	90
ANNEXE C – Activités de fonctionnement à des fins fiscales	91
ANNEXE D – Activités d'investissement à des fins fiscales	92
ANNEXE E – Excédent accumulé	93

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

Les états financiers de la Société de transport de Laval 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 recommandées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de CPA Canada.

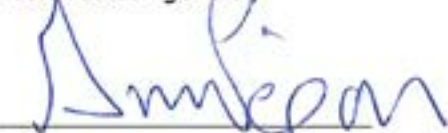
Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction de la Société maintient un système de contrôle comptable interne, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées 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. Le comité d'audit et des finances est composé de membres du conseil d'administration et d'un membre externe. Ce comité rencontre la direction, l'auditrice 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 de vérification.

Laval, Québec
Le 30 mars 2020

Le directeur général,



Guy Picard, PH.D, PMP

Directrice principale et trésorière
Administration et planification d'entreprise,



Kathy Dumortier, CPA, CA



Rapport de l'auditeur indépendant

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

**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

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 2019 et l'état des résultats, l'état de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables et les 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 2019 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (de sa dette nette) et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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.

Observation – 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 31, 32, 33 et 34, 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.

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

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la société ou de cesser son activité, ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

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

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

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux

circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la société;

- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la société à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

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

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

Laval
Le 30 mars 2020

¹ CPA auditeur, CA permis de comptabilité publique n° 111208

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2019

	Notes	2019 Budget	2019 Réel	2018 Réel
		\$	\$	\$
REVENUS				
Fonctionnement				
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain		136 183 858	136 533 524	127 990 440
Contrat de gestion déléguée		6 886 626	6 559 164	4 054 179
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	2	1 845 632	1 771 636	1 685 645
Autres revenus	3	1 980 498	1 931 351	1 494 113
		146 896 614	146 795 675	135 224 377
Investissement				
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	2	35 667 265	16 535 817	29 153 661
		182 563 879	163 331 492	164 378 038
CHARGES				
Transport régulier		98 987 666	99 387 398	93 041 848
Administration générale		19 947 524	20 504 229	17 912 093
Transport adapté		12 369 550	12 242 209	11 199 536
Contrats de gestion déléguée		6 886 626	6 263 896	3 663 012
Intérêts et frais de financement		3 177 902	2 971 646	2 812 516
Dépenses imprévues		2 171 542	-	-
Amortissement des immobilisations		23 588 000	23 423 978	20 974 312
		167 128 810	164 793 356	149 603 317
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE		15 435 069	(1 461 864)	14 774 721
Excédent accumulé au début de l'exercice			166 354 570	151 579 849
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			164 892 706	166 354 570

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2019

	Notes	2019	2018
		\$	\$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		24 675 928	9 612 690
Débiteurs	4	7 575 047	17 722 687
Transferts à recevoir	5	91 700 996	103 586 451
		123 951 971	130 921 828
PASSIFS FINANCIERS			
Créditeurs et frais courus	7	28 471 465	30 475 983
Revenus perçus d'avance		444 567	549 166
Dette à long terme	8	96 477 000	104 493 327
Passif au titre des avantages sociaux futurs	9	8 038 981	8 246 100
		133 432 013	143 764 576
DETTE NETTE		(9 480 042)	(12 842 748)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	10	168 549 308	172 839 095
Stocks de fournitures		3 349 244	3 009 273
Autres actifs non financiers	11	2 474 196	3 348 950
		174 372 748	179 197 318
EXCÉDENT ACCUMULÉ		164 892 706	166 354 570
Engagements	12		

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

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2019

	Notes	2019	2018
		\$	\$
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE		(1 461 864)	14 774 721
Variation des immobilisations			
Acquisitions	11	(19 204 459)	(37 057 895)
Produit de cession		89 912	-
Amortissement des immobilisations	11	23 423 978	20 974 312
Perte sur cession		(19 644)	157
		4 289 787	(16 083 426)
Variation des stocks de fournitures		(339 971)	(116 724)
Variation des autres actifs non financiers		874 754	3 607 361
		534 783	3 490 637
VARIATION DE LA DETTE NETTE		3 362 706	2 181 932
Dettes nettes au début de l'exercice		(12 842 748)	(15 024 680)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		(9 480 042)	(12 842 748)

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2019

	2019	2018
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent (déficit) de l'exercice	(1 461 864)	14 774 721
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	23 423 978	20 974 312
Perte sur cession d'immobilisations	(19 644)	157
	21 942 470	35 749 190
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	10 147 640	(11 120 906)
Transferts à recevoir	11 885 455	6 226 851
Stocks de fournitures	(339 971)	(116 724)
Créditeurs et frais courus	2 682 460	(2 343 035)
Revenus perçus d'avance	(104 599)	(53 815)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	(207 119)	(419 000)
Autres actifs non financiers	(673 927)	-
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	45 332 409	27 922 561
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(23 891 437)	(33 740 357)
Dépôt pour l'achat d'autobus	1 548 681	3 607 361
Produit de cession	89 912	-
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(22 252 844)	(30 132 996)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	13 654 000	21 825 000
Remboursement de la dette à long terme	(21 692 000)	(22 768 000)
Variation des frais reportés liés à la dette à long terme	21 673	72 661
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(8 016 327)	(870 339)
Augmentation (Diminution) nette de l'encaisse	15 063 238	(3 080 774)
Encaisse au début de l'exercice	9 612 690	12 693 464
Encaisse à la fin de l'exercice	24 675 928	9 612 690

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

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'autre organisme public, les états financiers de la Société sont dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Les principales méthodes comptables utilisées sont les suivantes :

a) Méthode de comptabilité

La comptabilisation des transactions s'effectue selon la méthode de comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les éléments de revenus, de charges, d'actifs et de passifs sont constatés au cours de l'exercice où ont lieu les faits et les transactions leur donnant lieu.

Les charges comprennent le coût des biens consommés et des services obtenus au cours de l'exercice, et incluent l'amortissement annuel du coût des immobilisations.

b) Estimations comptables

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

c) Constatation des revenus

Les contributions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides gouvernementales sont remplies, dans la mesure où elles ont été autorisées, et qu'une estimation raisonnable des montants est possible et que son encaissement est raisonnablement assuré.

Conformément aux modalités de l'entente intervenue entre les parties, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2019, les revenus provenant de l'ARTM correspondent à la rémunération prévue selon la prestation du service de transport collectif sur le territoire de la Société. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes.

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

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

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

d) Actifs financiers

Les actifs financiers sont comptabilisés au coût.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

e) Actifs non financiers

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

Immobilisations

Amortissement

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût comprend les frais financiers capitalisés pendant la période de construction ou d'amélioration. L'amortissement est calculé en fonction de leur durée de vie utile selon les méthodes, les durées et les taux annuels suivants :

	Méthode	Durée/Taux
Infrastructures	Linéaire	10 à 40 ans
Bâtiments	Linéaire	40 ans
Véhicules	Dégressif	22 % et 30 %
Ameublement et équipements de bureau	Linéaire	4 à 15 ans
Machinerie, outillage et équipements	Linéaire	5 à 15 ans

Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service. Les immobilisations en cours de construction ou d'amélioration et les immobilisations hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

Réduction de valeur

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

Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent essentiellement des pièces utilisées pour l'entretien du matériel roulant et des infrastructures de la Société. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen.

Autres actifs non financiers

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

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 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; et
- les avantages postérieurs à l'emploi.

La charge est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale, de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants. Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs, est présenté à l'état de la situation financière, pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et 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, ceux-ci sont évalués selon la méthode de la valeur ajustée sur une période de quatre ans.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

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 suivantes, à la suite d'un choix exercé par la Société, et amortis selon les durées indiquées ci-dessous par affectation aux activités de fonctionnement à des fins fiscales.

- Avantages sociaux futurs
 - Pour le déficit constaté initialement au 1^{er} janvier 2007, dans le cas des régimes capitalisés : de façon progressive sur la DMERCA des salariés participants. 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 couvrir des fluctuations du prix du carburant. Les gains et pertes qui y sont reliés sont constatés dans l'état des résultats au cours de la période où ils sont réalisés et sont présentés avec la charge relative à l'élément couvert. La Société n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

2. Transferts des gouvernements fédéral et provincial

	2019	2019	2018
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Exploitation - transport régulier	-	13 319	(75 269)
Exploitation - transport adapté	-	-	(98 651)
Financement (intérêts)	1 845 632	1 758 317	1 859 565
	1 845 632	1 771 636	1 685 645
Investissement			
Immobilisations	35 667 265	16 535 817	29 153 661
	37 512 897	18 307 453	30 839 306

3. Autres revenus

	2019	2019	2018
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Publicité	1 117 187	1 177 813	982 211
Revenus d'intérêts	277 498	143 760	136 138
Activités accessoires et autres revenus	585 813	609 778	375 764
	1 980 498	1 931 351	1 494 113

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

4. Débiteurs

	2019	2018
	\$	\$
Autorité régionale de transport métropolitain	4 102 216	11 737 415
Taxes à la consommation	1 172 077	2 336 814
Ville de Laval	1 554 134	2 522 332
Autres	746 620	1 126 126
	7 575 047	17 722 687

5. Transferts à recevoir

	2019	2018
	\$	\$
Gouvernement du provincial		
Remboursement de la dette à long terme (a)	69 445 170	75 337 389
Immobilisations	5 614 029	12 623 661
Exploitation - transport régulier	-	1 465 280
Exploitation - transport adapté	-	658 726
Autres	463 233	1 400 523
Gouvernement fédéral		
Immobilisations	16 178 564	12 100 872
	91 700 996	103 586 451

(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

6. Emprunt bancaire

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 15 000 000 \$, au taux préférentiel de 3,95 % (3,95 % au 31 décembre 2018) et renégociable annuellement. Au 31 décembre 2019, la marge de crédit est inutilisée.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

8. Crédoeurs et frais courus

	2019	2018
	\$	\$
Salaires et charges sociales	15 324 388	13 530 440
Fournisseurs et frais courus	12 355 103	16 048 629
Intérêts courus de la dette à long terme	356 670	371 438
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	435 304	525 476
	28 471 465	30 475 983

9. Dette à long terme

	2019	2018
	\$	\$
Obligations		
taux d'intérêt variant de 1,6 % à 2,9 % (1,6 % à 2,9 % en 2018)		
échéant de février 2020 à octobre 2024	96 477 000	104 515 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	-	(21 673)
	96 477 000	104 493 327

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 contractée 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	\$
2020	16 198 000
2021	15 358 000
2022	12 820 000
2023	12 904 000
2024	11 729 000
1 à 5 ans	69 009 000
6 à 10 ans	27 126 000
11 ans et plus	342 000
	96 477 000

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

10. Passif au titre des avantages sociaux futurs

a) Description générale des régimes d'avantages sociaux

La Société a 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 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 actuarielle la plus récente du régime de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée au 31 décembre 2018.

Les employés syndiqués de la Société couverts par les accréditations du Syndicat des chauffeurs de la Société de transport de Laval (SCFP) 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 9,00 % 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 dépendamment du groupe d'emploi à l'intérieur duquel se retrouve un employé.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

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

b) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2019	2018
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	7 931 419	7 377 400
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	(15 970 400)	(15 623 500)
	(8 038 981)	(8 246 100)

c) Charge de l'exercice

	2019	2018
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	2 437 600	2 164 500
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	1 365 700	1 176 000
Régime de retraite à cotisations déterminées	4 639 197	4 381 251
Régime de retraite des élus municipaux	25 982	21 203
	8 468 479	7 742 954

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

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	
	2019	2018	2019	2018
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	60 188 819	54 818 600	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(61 528 000)	(55 973 600)	(14 537 000)	(13 909 800)
Situation actuelle nette	(1 339 181)	(1 155 000)	(14 537 000)	(13 909 800)
Pertes actuarielles non amorties	9 270 600	8 532 400	(1 433 400)	(1 713 700)
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	7 931 419	7 377 400	(15 970 400)	(15 623 500)

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	
	2019	2018	2019	2018
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	2 655 900	2 486 100	737 900	789 900
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	-	-	-	-
Cotisations salariales des employés	(1 159 100)	(1 123 200)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	902 000	809 500	166 900	1 700
Pertes actuarielles constatées lors d'une modification de régime	-	-	-	-
Charge de l'exercice excluant les intérêts	2 398 800	2 172 400	904 800	791 600
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	3 242 700	2 967 700	460 900	384 400
Rendement espéré des actifs	(3 203 900)	(2 975 600)	-	-
Charge d'intérêts nette	38 800	(7 900)	460 900	384 400
Charge de l'exercice	2 437 600	2 164 500	1 365 700	1 176 000
Montant versé par l'employeur	2 991 619	2 843 200	1 018 800	916 300

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

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

f) 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	
Fin d'exercice	2019	2018	2019	2018
Taux d'actualisation	5.73%	5.75%	2.45%	3.25%
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	5.80%	5.80%	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires	3.00%	3.10%	3.10%	3.10%
Taux d'inflation	2.00%	2.10%	2.10%	2.10%
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	s. o.	5.75%	5.93%
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	s. o.	4.50%	4.50%
Année où la tendance rejoint le taux ultime	s. o.	s. o.	2027	2027

g) La 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 et vient distinguer les modalités d'application relativement au service accumulé avant le 1^{er} 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 visant à 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 2019.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

11. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	22 498 757	893 245	109 283	23 282 719
Bâtiments	75 070 657	676 574		75 747 231
Véhicules	201 998 192	20 204 245	9 738 184	212 464 253
Ameublement et équipements de bureau	27 804 826	1 087 460	50 687	28 841 599
Machinerie, outillage et équipements	21 811 835	972 286	48 128	22 735 993
Terrains	6 876 733	-		6 876 733
	356 061 000	23 833 810	9 946 282	369 948 528
Immobilisations en cours	12 108 360	(4 629 351)		7 479 009
	<u>368 169 360</u>	<u>19 204 459</u>	<u>9 946 282</u>	<u>377 427 537</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	3 468 304	1 284 916	106 068	4 647 152
Bâtiments	22 840 931	1 851 010	68 070	24 623 871
Véhicules	139 357 932	17 273 063	9 618 849	147 012 146
Ameublement et équipements de bureau	17 797 537	1 664 350	50 687	19 411 200
Machinerie, outillage et équipements	11 865 561	1 350 639	32 340	13 183 860
	<u>195 330 265</u>	<u>23 423 978</u>	<u>9 876 014</u>	<u>208 878 229</u>
Valeur comptable nette	<u>172 839 095</u>			<u>168 549 308</u>

Au 31 décembre 2019, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 4 819 779\$ (9 506 757 \$ au 31 décembre 2018), sont inscrites dans les créditeurs et frais courus.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

12. Autres actifs non financiers

	2019	2018
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	1 580 627	3 129 308
Frais payés d'avance	893 569	219 642
	2 474 196	3 348 950

13. Engagements

Au 31 décembre 2019, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

a) Contrat d'acquisition d'autobus urbains

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 hybrides à plancher surbaissé pour les années 2020 à 2024. Ce contrat se termine en 2024 et ne comporte aucune option pour les années futures.

De plus, dans le but de diminuer les émissions à effet de serre (GES) sur son territoire, la STL s'est engagée à acquérir neuf (9) autobus électriques à charge lente au dépôt pour l'année 2020.

La valeur totale estimative des acquisitions d'autobus est de 222 M\$, soit 40 M\$ en 2020, 32 M\$ en 2021 et 150 M\$ de 2022 à 2024. Une avance contractuelle de 1.6 M\$ a été versée en 2019.

L'échéancier s'établit ainsi :

	Nombre	\$
2020	34	40 181 601
2021	24	32 491 550
2022	24	35 090 873
2023	24	37 898 143
2024	25	42 635 411
Contingences s'appliquant aux années 2020 à 2024	20	34 108 329
		222 405 907

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

13. Engagements (suite)

b) Contrat d'acquisition d'autobus urbains (suite)

De plus, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions variant entre 60% et 90% pour un total estimé de 161 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

	\$
2020	35 721 276
2021	22 337 940
2022	24 124 976
2023	27 002 427
2024	31 209 121
Contingences s'appliquant aux années 2020 à 2024	20 464 997
	160 860 737

c) Contrats de services pour le transport aux 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, soit du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2028. Le contrat pour le transport par taxi collectif comporte des options de prolongation que la Société a décidé d'exercer en 2020. Les contrats totalisent une valeur de 11,9 M\$ pour l'année 2020, soit 6 M\$ pour le transport par minibus et 5,9 M\$ pour le taxi collectif, ces contrats peuvent être résiliés selon la clause convenue entre les deux parties.

d) Contrats d'approvisionnement en carburant

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la STM pour négocier des contrats d'approvisionnement en carburant auprès du fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée. La Société a également mandaté le Ministère des Finances pour négocier des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières afin d'atténuer les effets de fluctuations du prix du carburant sur le marché, et ce, jusqu'à janvier 2023. La Société s'est engagée à payer une quantité de 15,5 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 9,8 M\$.

e) Boîtes à perception pour autobus

La Société a mandaté la STM pour procéder à l'acquisition de 91 boîtes de perception pour autobus entre 2020 et 2024 pour un montant total de 3,8 M\$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

13. Engagements (suite)

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
	2020	1 583 775
	2021	631 374
	2022	315 687
	2023	315 687
	2024	280 610
Contingences s'appliquant aux années 2020 à 2024		676 273
		3 803 406

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

Suite à l'entente avec l'ARTM pour la délégation de l'opération et de l'entretien des équipements métropolitains à la Société, un contrat de gestion, d'entretien et de maintenance des terminus Cartier, Montmorency et le Carrefour est requis. La durée du contrat a débuté le 1^{er} août 2018 et se termine le 31 juillet 2021, avec la possibilité de 2 périodes additionnelles d'une année chacune. La Société s'engage à payer un montant de 2,8 M\$ pour les années 2020 à 2021 et 3,6 M\$ si les années sont renouvelées pour un montant total de 6,4 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2020	1 762 432
	2021	1 028 085
		2 790 517
Années d'option	2021	749 034
	2022	1 812 661
	2023	1 069 620
		3 631 315

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

13. Engagements (suite)

g) Fourniture de services de gestion et d'exploitation des billetteries métropolitaines à Laval

L'Autorité régionale de transport métropolitain délègue la gestion des billetteries métropolitaines présentes sur le territoire de Laval à la Société de transport de Laval. La durée du contrat est d'une durée de trois ans avec deux options d'un an pour les années 2021 à 2023. La Société s'engage à payer un montant de 1,5 M\$ pour les années restantes du contrat et 1,1 M\$ pour les deux options d'un an pour un montant total de 2,6 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2020	737 017
	2021	752 064
		1 489 081
Années d'option	2022	767 105
	2023	387 350
		1 154 455

14. Droits contractuels et actifs éventuels

En plus des droits contractuels dans le cadre des contrats d'acquisition d'autobus urbains présentés à la note no 14 a), la Société a conclu des ententes à long terme pour des revenus publicitaires pour un montant de 33 M\$.

L'échéancier des droits contractuels s'établit ainsi :

	\$
2020	1 709 000
2021	1 787 000
2022	1 884 000
2023	1 969 000
2024	2 058 000
2025-2034	23 829 333
	33 236 333

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2019

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 14 décembre 2018.

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. Événements postérieurs à la date du bilan

Après la fin de l'exercice, l'éclosion d'une nouvelle souche de coronavirus (COVID-19) a entraîné une crise sanitaire mondiale majeure qui continue d'avoir des incidences sur l'économie globale et sur les marchés financiers à la date de mise au point définitive des états financiers.

Ces événements sont susceptibles d'entraîner des modifications importantes de l'actif ou du passif au cours du prochain exercice ou d'avoir des répercussions importantes sur les activités futures. La Société a pris et continuera à prendre des mesures à la suite de ces événements afin de minimiser les répercussions. Cependant, il est impossible de déterminer toutes les incidences financières de ces événements pour le moment.

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2019

Émission			Taux d'intérêt	Échéance	Solde	
Date	Numéro	Montant			2019	2018
		\$	%		\$	\$
2014-05-21	45	5 669 000	2.1268	2019	-	2 511 000
2014-10-21	46	8 174 000	2.2417	2019	-	5 157 000
2015-02-18	47	2 719 000	1.5706	2020	572 000	1 129 000
2015-05-20	48	15 375 000	1.9148	2020	9 614 000	11 100 000
2015-12-15	49	15 613 000	2.1676	2020	8 432 000	10 279 000
2016-04-13	50	21 327 000	1.8244	2021	15 493 000	17 488 000
2016-11-09	51	20 523 000	1.5923	2021	10 561 000	13 951 000
2017-05-09	52	4 649 000	1.7718	2022	3 796 000	4 227 000
2017-11-15	53	18 534 000	2.2347	2022	15 112 000	16 848 000
2018-07-24	54	9 984 000	2.7205	2023	8 942 000	9 984 000
2018-12-11	55	11 841 000	2.9108	2023	10 301 000	11 841 000
2019-05-13	56	3 458 000	2.4283	2024	3 458 000	-
2019-10-15	57	10 196 000	2.3745	2024	10 196 000	-
					96 477 000	104 515 000

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2019

	2019 Budget	2019 Réel	2018 Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	97 718 440	99 538 803	92 051 590
Carburant	7 251 936	6 897 268	6 357 926
Contrats de transport adapté	11 350 980	11 193 945	10 320 689
Entretien et réparations des véhicules	5 133 158	5 759 561	4 756 178
Honoraires et contrats	4 328 403	3 939 808	3 784 569
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	3 165 578	2 837 821	2 664 981
Services publics	1 517 990	1 444 329	1 457 619
Assurances, taxes et immatriculations	1 185 435	1 276 310	1 141 873
Matériel et fournitures	395 647	410 612	368 234
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	285 786	291 852	171 554
Location	83 209	72 820	85 904
Dépenses imprévues	2 171 542	-	-
Intérêts et frais de financement	3 191 868	2 971 646	2 812 516
Contrats de gestion déléguée	5 760 838	4 734 603	2 655 372
Amortissement des immobilisations	23 588 000	23 423 978	20 974 312
	167 128 810	164 793 356	149 603 317

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2019

	2019 Budget	2019 Réel	2018 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	136 183 858	136 533 524	127 990 440
Contrat de gestion déléguée	6 886 626	6 559 164	4 054 179
Transferts du gouvernement du Québec	1 845 632	1 771 636	1 685 645
Autres revenus	1 980 498	1 931 351	1 494 113
	146 896 614	146 795 675	135 224 377
Charges			
Transport régulier	98 987 666	99 387 398	93 041 848
Administration générale	19 947 524	20 504 229	17 912 093
Transport adapté	12 369 550	12 242 209	11 199 536
Contrats de gestion déléguée	6 886 626	6 263 896	3 663 012
Intérêts et frais de financement	3 177 902	2 971 646	2 812 516
Dépenses imprévues	2 171 542		-
Amortissement des immobilisations	23 588 000	23 423 978	20 974 312
	167 128 810	164 793 356	149 603 317
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(20 232 196)	(17 997 681)	(14 378 940)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession	44 400	89 912	-
Amortissement	23 588 000	23 423 978	20 974 312
Perte sur cession		(19 644)	157
	23 632 400	23 494 246	20 974 469
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	241 444	-	162 363
Remboursement de la dette à long terme	(3 690 466)	(3 432 980)	(3 731 359)
	(3 449 022)	(3 432 980)	(3 568 996)
Affectations			
Activités d'investissement	(571 512)	(566 387)	(675 871)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	(25 886)	(120 473)	(59 313)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	646 216	820 300	527 200
	48 818	133 440	(207 984)
	20 232 196	20 194 706	17 197 489
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	2 197 025	2 818 549

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2019

	2019 Budget	2019 Réel	2018 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Transferts du gouvernement du Québec	35 667 265	16 535 817	29 153 661
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	35 667 265	16 535 817	29 153 661
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Infrastructures	(4 224 489)	(1 169 599)	(1 583 238)
Bâtiments	(5 013 550)	(1 613 675)	(3 852 885)
Véhicules	(25 166 009)	(12 345 123)	(28 639 017)
Ameublement et équipements de bureau	(2 961 174)	(1 484 011)	(1 382 867)
Machinerie, outillage et équipements	(3 814 513)	(2 592 051)	(1 599 888)
	(41 179 735)	(19 204 459)	(37 057 895)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	3 665 568	1 287 199	3 679 126
Affectations			
Activités de fonctionnement	571 512	566 387	675 871
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	1 275 390	515 778	1 834 551
	1 846 902	1 082 165	2 510 422
	(35 667 265)	(16 835 095)	(30 868 347)
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(299 278)	(1 714 686)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2019

	2019	2018
	\$	\$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	31 384 794	29 583 074
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(16 757 300)	(15 958 673)
Financement des investissements en cours	8 747 734	9 047 012
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	141 517 478	143 683 157
	164 892 706	166 354 570

VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS**Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés**

Excédent de fonctionnement affecté	30 391 844	28 710 597
Fonds réservés		
Fonds de roulement	982 778	850 804
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	10 172	-
Financement des activités de fonctionnement	-	21 673
	992 950	872 477
	31 384 794	29 583 074

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	-	236 700
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(8 290 600)	(7 707 000)
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	(21 673)
	(16 757 300)	(15 958 673)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ (SUITE)

Au 31 décembre 2019

	2019	2018
	\$	\$
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	10 516 077	10 467 323
Investissements à financer	(1 768 343)	(1 420 311)
	8 747 734	9 047 012
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actif		
Immobilisations	168 549 308	172 839 095
Éléments de passif		
Dette à long terme	96 477 000	104 493 327
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(69 445 170)	(75 337 389)
	27 031 830	29 155 938
	141 517 478	143 683 157



Production :
Direction des communications
et du marketing - Été 2020

Création graphique :
Forsman & Bodenfors

Société de transport de Laval

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

450 662-5400
STLaval.ca

Dépôt légal
3^e trimestre 2020
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0835-460X