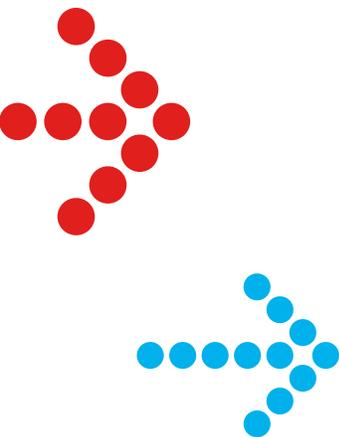


Rapport d'activités 2021





Table des matières



Mot de la présidente du conseil d'administration et du directeur général	2
Le conseil d'administration	4
Le comité de direction	6
Rétrospective 2021	8
L'année en chiffres	22
Les reconnaissances 2021	24
Des initiatives pleines de succès!	25
Orientation 1 – Assurer un service public sécuritaire et de qualité en temps de pandémie	26
Orientation 2 – Un transport collectif pour une clientèle diversifiée.....	30
Sur la voie de l'accessibilité universelle	32
Faire tomber les barrières pour les femmes dans le besoin.....	34
STL Compagnon : une application mobile à impact social.....	36
L'adaptation continue du service au profit des Lavalloises et des Lavallois	38
Orientation 3 – Une culture ancrée dans l'innovation et l'amélioration continue	40
Planter l'excellence au quotidien.....	42
Soutenir le virage électrique à tous les niveaux.....	44
Orientation 4 – Favoriser la mobilité durable dans la région Métropolitaine	48
Orientation 5 – Un effort de toute l'équipe pour soutenir la relance	50
Soutenir le travail en mode hybride et le travail en contexte de pandémie	52
Nos résultats.....	54
États financiers	60

Mot de la présidente du conseil d'administration et du directeur général

À la Société de transport de Laval (STL), on partage une mission commune forte : offrir un service de transport collectif de plus en plus écologique, universellement accessible, adapté en fonction des besoins de mobilité de la clientèle et effectué par des gens passionnés. C'est cette prémisse qui, depuis 50 ans, nous pousse à mettre les humains au cœur de nos décisions et à nous réinventer pour continuer de servir efficacement les Lavalloises et les Lavallois.

Malgré les efforts majeurs d'adaptation à cette deuxième année de pandémie, qui a encore exigé que nos équipes fassent preuve de résilience et d'un leadership hors du commun, notre volonté de dépassement nous a permis d'inscrire la STL parmi les entreprises les plus performantes au Canada.

Qui plus est, les effets de la conjoncture sanitaire nous ont obligés à mener une profonde introspection. Cela nous a permis de réévaluer notre offre, de revoir nos stratégies et de mieux rebondir après une baisse historique de l'achalandage. Nous avons aussi interpellé la population lavalloise par le biais d'une campagne de promotion du transport collectif et de sensibilisation au ton marquant et mobilisateur. Devant nous, en dépit d'une reprise encourageante, se pose le défi de convaincre à nouveau la clientèle d'opter pour le transport collectif, tout en harmonisant notre service avec la nouvelle réalité du travail.

Par ailleurs, cette capacité naturelle à nous réinventer nous a permis de nous positionner en tête des sociétés de transport qui osent entreprendre une transformation comme celle que représente le virage au tout électrique. Cela fait près d'une

décennie que nous avons embarqué à pieds joints dans ce chantier monumental. Pour en assurer le succès, il faut des années de préparation et de mise en place, ce qui ne serait pas possible sans la contribution essentielle de tout notre personnel. En outre, la concrétisation de ce virage vert touche l'ensemble des unités d'affaires; elle a un impact sur tous nos systèmes et nécessite une modernisation importante de nos infrastructures.

Cette année, nous avons mené des avancements considérables dans tous nos grands projets : mise en route des 10 premiers autobus de notre futur parc carboneutre; actualisation des systèmes technologiques; poursuite des travaux de construction de nos installations; implantation d'un bureau de transformation de l'entreprise. L'électrification de notre parc mobilise 1125 membres de notre personnel, dont l'objectif est d'avoir un impact positif sur la planète.

Une grande partie de ce virage a été menée à distance, dans un contexte perturbé par les soubresauts de la crise sanitaire et les restrictions financières qui en ont découlé. Bien que les deux paliers de gouvernement aient offert un soutien financier aux sociétés de transport collectif, il subsiste un important enjeu structurel de financement qui doit être traité urgemment, et qui existait bien avant la pandémie. C'est pourquoi nous continuons de faire valoir l'importance de financer le transport collectif de manière suffisante, stable et prévisible dans la région métropolitaine. Cela s'avère d'autant plus nécessaire dans le cadre d'un effort collectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES).

C'est aussi dans ce contexte de crise sanitaire et d'instabilité financière que nous avons vécu la première grève de chauffeurs en vingt ans. Cette dernière a perturbé le service pendant cinq jours en fin d'année. Les négociations vont se poursuivre en 2022 afin de trouver un terrain d'entente qui puisse assurer à la population lavalloise une stabilité de la desserte en transport collectif et permettre d'intensifier nos efforts pour la relance, au bénéfice de toutes et de tous.

Une fois de plus, notre volonté de faire une différence réelle pour l'ensemble de notre clientèle s'est manifestée cette année par la mise en place d'initiatives soucieuses du bien-être des individus, de leur diversité et de leurs besoins. Outre la poursuite de notre travail pour préparer la prochaine mouture de notre plan d'accessibilité universelle, le lancement de l'application mobile STL Compagnon et la création d'un protocole d'aide aux femmes vivant avec un handicap victimes de violence conjugale s'inscrivent dans nos nombreuses démarches à vocation sociale. La STL demeure une actrice centrale dans la communauté lavalloise. Son engagement social témoigne de son désir de rendre le transport en commun accessible à toute la population.

L'année 2021 a également été marquée par un changement de garde au niveau de l'administration municipale. Nous souhaitons en profiter pour souligner l'important rôle de promoteur de la mobilité durable qu'a joué le maire sortant, monsieur Marc Demers. C'est avec un enthousiasme renouvelé que nous allons collaborer avec le nouveau maire, monsieur Stéphane Boyer, pour planifier, structurer et faire rebondir le transport en commun, afin de garantir le meilleur service possible sur tout le territoire lavallois.

Nous souhaitons aussi remercier chaleureusement le président sortant de notre conseil d'administration, monsieur Éric Morasse, et souligner son engagement remarquable tout comme son appui constant au sein de la STL. Nous travaillerons à préserver et à entretenir ce précieux esprit de coopération. Par ailleurs, nous aimerions souhaiter la bienvenue aux nouveaux membres du CA, messieurs Dory Jade et Pierre Brabant, et madame Seta Topouzian. Nous désirons aussi exprimer notre sincère reconnaissance à la membre sortante, madame Sandra El-Helou. Nous tenons également à souligner l'implication de monsieur Steve Bletas, membre représentant de la clientèle du transport adapté, qui nous a malheureusement quittés cette année.

Le 50^e anniversaire de la Société est marquant pour la grande famille de la STL, à laquelle nous signifions toute notre gratitude. Si nous brillons par nos pratiques innovantes, notre souci de l'humain et notre désir de léguer un monde plus vert aux générations futures, c'est grâce à la dévotion et à l'excellence de chacune et de chacun de nos collègues. Soulignons à ce propos le travail important des chauffeuses et des chauffeurs, dont plusieurs roulent avec nous depuis de nombreuses décennies.

Enfin, au nom de la STL, nous tenons à remercier notre chère clientèle qui nous accompagne depuis maintenant 50 ans. Dans le contexte de la pandémie, vous avez fait preuve de patience et de soutien. C'est cela qui nous motive à vous offrir un service de transport en commun hors du commun, et à nous tourner vers l'avenir.



Jocelyne Frédéric-Gauthier
PRÉSIDENTE DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION



Guy Picard
DIRECTEUR GÉNÉRAL

Remerciements à M. Marc Demers

Le conseil d'administration



Un président hors du commun

Éric Morasse a été président du conseil d'administration de la STL de 2018 à 2021. Outre son appui déterminant pour le développement du transport collectif à Laval, il a transformé la gouvernance de la STL, qui a ainsi renforcé ses expertises internes, modernisé ses instances et amélioré ses prises de décisions. Comme à bien d'autres niveaux de l'organisation, grâce à la vision novatrice de son président sortant, la STL est devenue une figure de proue en matière de bonnes pratiques de gouvernance.



Jocelyne Frédéric-Gauthier
PRÉSIDENTE DU CONSEIL
ET CONSEILLÈRE MUNICIPALE
D'AUTEUIL



Vasilios Karidogiannis
VICE-PRÉSIDENT ET
CONSEILLER MUNICIPAL
DE L'ABORD-À-PLOUFFE



Aline Dib
ADMINISTRATRICE
ET CONSEILLÈRE MUNICIPALE
DE SAINT-MARTIN



Pierre Brabant
ADMINISTRATEUR
ET CONSEILLER MUNICIPAL
DE VIMONT



Seta Topouzian
ADMINISTRATRICE
ET CONSEILLÈRE MUNICIPALE
DE RENAUD



Michel Reeves
ADMINISTRATEUR
REPRÉSENTANT DES CLIENTS
DU TRANSPORT RÉGULIER



Dory Jade
ADMINISTRATEUR
REPRÉSENTANT DES CLIENTS
DU TRANSPORT ADAPTÉ



Suzanne Savoie
ADMINISTRATRICE
PRÉSIDENTE DU COMITÉ AUDIT
ET FINANCES



Mélanie Martel
ADMINISTRATRICE
PRÉSIDENTE DU COMITÉ
GOUVERNANCE, ÉTHIQUE
ET RESSOURCES HUMAINES



En date du 31 décembre 2021

Le comité de direction



Guy Picard
DIRECTEUR GÉNÉRAL



Nicolas Girard
DIRECTEUR EXÉCUTIF,
COMMUNICATIONS
ET AFFAIRES PUBLIQUES



Pierre Côté
DIRECTEUR PRINCIPAL,
AFFAIRES JURIDIQUES
ET SECRÉTAIRE CORPORATIF



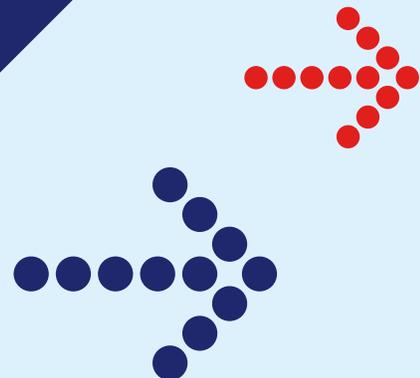
Josée Roy
DIRECTRICE EXÉCUTIVE,
EXPLOITATION



Kathy Dumortier
DIRECTRICE EXÉCUTIVE, ADMIN.
ET PLANIFICATION D'ENTREPRISE
ET TRÉSORIÈRE



Pierre Lavigueur
DIRECTEUR EXÉCUTIF,
DÉVELOPPEMENT ET INNOVATION





Daniel Brodeur
DIRECTEUR PRINCIPAL,
EXPLOITATION DU SERVICE



Christine Gauvreau
DIRECTRICE PRINCIPALE,
PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT



Pierre Savage
DIRECTEUR PRINCIPAL,
INFRASTRUCTURES



Daniel Boismenu
DIRECTEUR PRINCIPAL,
COMMUNICATIONS ET MARKETING



Silvana Cutrone
DIRECTRICE PRINCIPALE, STRATÉGIE
ET INTÉGRATION DU SERVICE



Lynn Boivin
DIRECTRICE PRINCIPALE,
TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION



Nicholas Larocque
DIRECTEUR
APPROVISIONNEMENT
ET GESTION DU MATÉRIEL



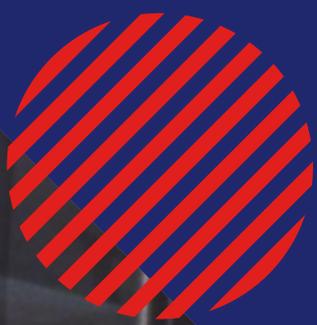
Louis Szabo
DIRECTEUR PRINCIPAL,
ENTRETIEN ET INGÉNÉRIE



Josée Prud'homme
DIRECTRICE PRINCIPALE,
RESSOURCES HUMAINES



Rétrospective 2021 :
ce qui a marqué
l'année



 **STL50^e**

Une société de transport tournée vers l'avenir depuis 50 ans

L'année 2021 a signé le 50^e anniversaire d'une des sociétés de transport les plus innovantes et performantes en Amérique du Nord. Actrice de premier plan dans la croissance économique et sociale de Laval, la STL s'est adaptée de façon harmonieuse à l'évolution des besoins de la population et s'est dotée d'une vision ambitieuse en mobilité durable.

Afin de souligner cet important jalon, la STL a représenté les grandes étapes qui ont marqué son demi-siècle d'histoire dans une ligne du temps publiée sur son site Internet. Une autre frise chronologique, exposée à l'accueil du siège social, a aussi permis d'illustrer l'historique des engagements et des démarches d'amélioration continue qui coiffent les projets de l'entreprise et lui permettent de se démarquer.

Pour en savoir plus : stlaval.ca/a-propos/50

Cinq décennies et une histoire d'excellence

1970

La fondation

La Commission de transport de la Ville de Laval (C.T.L.) voit le jour en 1971. Elle compte alors 26 lignes d'autobus desservies par 91 véhicules qui sillonnent des lignes urbaines et suburbaines. Elle offre aussi un service scolaire pour les écoliers. Deux ans plus tard, la C.T.L. procède déjà à l'acquisition de 60 autobus supplémentaires et d'un garage plus adapté à la croissance de son parc. En 1976, 25 nouveaux autobus s'ajoutent à son parc et 85 abribus sont installés sur le réseau.



1980

La consolidation de la société de transport

Au début des années 1980, le personnel de la C.T.L. compte déjà près de 600 membres, tandis que son réseau compte 203 autobus. Elle lance alors la Carte Autobus Laval, qui permet des déplacements libres sur tout le réseau. La C.T.L. met aussi en service son réseau de transport adapté, en plus d'apporter de nouvelles améliorations à ses installations.

En 1983, un nouveau type de système électronique de perception est implanté; il s'agit d'une première au Canada. En 1985, la C.T.L. devient la Société de transport de la Ville de Laval (STL). Elle se dote d'un conseil d'administration composé de cinq membres provenant du conseil municipal. Suivront la création de lignes de résidences pour aînés, l'instauration du taxi collectif et l'inauguration de la voie réservée sur le pont Viau.



1990

La bonification des services

En 1990, le lancement d'une nouvelle carte régionale sur le territoire métropolitain produit une hausse spectaculaire de l'achalandage, qui atteint près de 22 millions de déplacements par année. La STL a maintenant 32 lignes et 671 employées et employés. C'est à cette époque qu'elle entame des rénovations majeures de son garage. En 1998, elle procède également à une bonification de son offre en ajoutant de nouveaux services, dont le service scolaire intégré qui comprend 12 lignes.



2000

L'engagement pour l'excellence

En 2001, la STL lance Garantie qualité, un programme ambitieux et unique en Amérique du Nord qui se base sur cinq critères : ponctualité, courtoisie, propreté des autobus, précision et validité de l'information. De plus, elle met en ligne son site Web et procède à l'implantation de Chronobus, un système qui indique à la clientèle les heures de passage des autobus en temps réel.

Avec l'arrivée du métro sur le territoire lavallois en 2007, la STL mène la plus importante révision de son réseau en vue d'arrimer son service de transport aux nouvelles stations. Elle compte alors 225 autobus, 41 lignes et 720 employées et employés. Elle lance le programme Alerte au smog qui offre tous les déplacements pour seulement 1 \$ le lendemain de la journée où Environnement Canada émet un avertissement de smog à Laval. Ce tarif permet d'augmenter considérablement l'achalandage du transport en commun, contribuant ainsi à améliorer la qualité de l'air.



2010

Vers une modernisation durable

Dès 2010, la STL implante un nouveau système d'information en temps réel ainsi que sa première ligne accessible : la 60. Cette dernière marquera le premier jalon de la mise en service d'un réseau de 19 lignes d'autobus entièrement accessibles, qui représentent aujourd'hui près de la moitié des 45 lignes du réseau.

Résolument orientée vers l'électromobilité, en 2012, la STL acquiert son premier autobus électrique, le tout premier du genre à circuler au Québec. C'est dans cet esprit d'innovation qu'elle a donné le coup d'envoi au chantier d'électrification de son parc, en 2017. Parallèlement, la Société lance les titres XTRA et Horizon 65+, respectivement destinés aux jeunes et aux aînés, afin de promouvoir l'utilisation du transport collectif auprès de ces clientèles. Garantie qualité devient Engagement qualité STL; le programme de compensations est alors bonifié. Au même moment, le premier système de paiement par carte de crédit voit le jour.

En 2018, la STL participe activement au premier Forum sur la mobilité et le transport collectif, qui est à l'origine de différents projets de développement du réseau sur la couronne Nord de Montréal. L'année 2019 se conclut avec la réception du Prix performance Québec, la plus haute distinction décernée à une entreprise par le gouvernement du Québec. C'est aussi l'année de l'arrivée du premier bus électrique d'une commande ferme de 10 véhicules, une première au Canada. Cette commande jette les bases pour l'électrification de l'ensemble du parc d'ici 2040. Enfin, la nouvelle image de marque de la STL, Rendre le transport en commun hors du commun, incarne les traits d'innovation, d'authenticité et de durabilité qui la caractérisent.



2021

Un demi-siècle de transport hors du commun

En 2021, l'année de son 50^e anniversaire, la STL est récipiendaire du Prix Canada pour l'Excellence – Platine, la plus importante reconnaissance au pays en matière d'excellence organisationnelle. Malgré les difficultés liées à la pandémie de COVID-19, la Société et les quelque 1125 membres de son personnel poursuivent le plan de modernisation de toutes les infrastructures en vue d'accueillir un parc d'autobus entièrement électrique.



Le transport collectif post-pandémie : remonter la pente

Comme toutes les sociétés de transport, la STL a fait face à un bouleversement profond à cause de la crise sanitaire et en a subi les effets néfastes. En dépit de la reprise économique, vers la mi-année, le taux d'achalandage mesuré atteignait à peine la moitié de celui d'avant la pandémie. La STL prévoit un retour graduel de son achalandage, mais à un rythme qui sera modulé par la transformation des habitudes et des besoins de déplacement de la clientèle.

Motivée par le désir de trouver de nouvelles perspectives de développement des services, la STL a ainsi mis à profit son esprit d'innovation et sa capacité à se réinventer pour adapter le transport collectif à la nouvelle réalité. Non seulement il fallait regagner la confiance d'une partie de la clientèle perdue au cours des deux années de pandémie, mais aussi proposer une nouvelle offre adaptée à la demande, tout en impliquant les employés de la STL, qui sont les acteurs de première ligne de la relance.

La préparation du plan de relance

Un comité de projet interne, composé d'une quinzaine de gestionnaires et de spécialistes de différents horizons au sein de l'entreprise, a travaillé dès le début de l'année dans la perspective de ranimer l'achalandage sur le réseau de la STL. Ce comité s'est penché sur les formules à mettre en place au sein de l'organisation pour favoriser la reprise. Il a aussi établi les pistes d'amélioration de l'offre de service selon les

nouvelles exigences de mobilité des Lavalloises et des Lavallois. L'équipe a déterminé les ajustements requis pour faciliter les déplacements sur le territoire, offrir des horaires plus flexibles, améliorer les correspondances dans le réseau et l'intermodalité, et mieux desservir les entreprises locales.

En plus des améliorations déjà prévues d'ici 2023, les travaux du comité ont proposé différentes avenues de développement, dont l'ajout sur deux ans de 5 200 km de service en moyenne pour les jours de semaine, une révision à la hausse de la fréquence du service des horaires hors pointe et en soirée, et la création de nouvelles lignes d'autobus et de taxis collectifs au profit des secteurs industriels et d'autres quartiers.

Le retour de la clientèle

Toujours soucieuse d'offrir un service de qualité, la STL souhaitait connaître les répercussions de la pandémie sur sa clientèle afin d'évaluer les attentes à chaque étape du parcours et d'adapter de façon proactive ses normes de qualité à la demande. Pour ce faire, elle a mené une étude de marché sous forme de sondage en ligne auprès d'environ 2 000 personnes résidant principalement à Laval et dont certaines n'utilisent pas les services de la STL.

Le sondage a permis de faire ressortir les contours des nouvelles habitudes de vie des Lavallois. Il a mis en exergue l'importance grandissante du télétravail qui, pour plusieurs, a rendu les déplacements vers les bureaux de Montréal non nécessaires. Également, les réponses obtenues ont révélé que beaucoup



de personnes croient que le transport collectif représente un lieu de contagion, et ce, malgré les efforts de prévention, de désinfection et d'information déployés par la STL depuis 2020. Par ailleurs, il est important de considérer que la croissance économique de la Ville de Laval place désormais celle-ci en tête de peloton parmi les principales destinations d'affaires du Québec, ce qui implique naturellement une augmentation du nombre de déplacements à l'intérieur de son territoire.

Afin de répondre aux nouvelles exigences, de rassurer la clientèle et de regagner sa confiance, la STL a mis en place plusieurs chantiers. Ces derniers respectent les critères du programme Engagement qualité STL, notamment la courtoisie et la justesse de l'information aux voyageurs. La réflexion et le travail autour de ces deux chantiers se poursuivront au cours de l'année 2022. À long terme, ils devraient permettre de répondre aux attentes de la clientèle et d'inciter la collectivité à réintégrer le transport par autobus dans ses habitudes de déplacement.

La participation du personnel à la relance

Afin de réfléchir au transport collectif de demain, la STL a mené, au mois de juin, un exercice créatif et mobilisateur avec une trentaine d'employés. L'exercice était organisé sous forme d'ateliers de *design thinking* animés par la Factory.

S'échelonnant sur trois jours, les rencontres, activités de groupe, remue-méninges et présentations ont aussi accueilli une cohorte de jeunes, qui ont participé aux discussions sur les perspectives d'avenir du transport collectif. Les idées ont été présentées devant un jury interne, à la manière de la populaire émission *Dans l'œil du dragon*. Ce processus a permis de confronter les pistes de solution avec les contraintes du terrain et de les transformer en propositions concrètes pouvant être intégrées au Plan de relance de la STL.

Cet exercice dynamique est ainsi à l'origine de cinq concepts innovants qui visent à répondre aux problématiques actuelles du transport collectif à Laval. Ces concepts témoignent de la créativité et du savoir-faire des équipes à l'œuvre : « navettes élastiques », solutions pour augmenter l'achalandage à 90 % de la capacité du réseau, « combo du travailleur », titre de transport hybride et programme de récompenses.

Le Coopérathon pancanadien : à la recherche d'idées innovantes

Dans la même veine que les ateliers créatifs, la STL, exo et le RTL ont été partenaires de l'édition 2021 du Coopérathon, la plus grande compétition pancanadienne d'innovation ouverte qui met à contribution la population et les entreprises. Les trois organisations ont invité les participantes et les participants à réfléchir à de nouvelles approches pour relancer le transport en commun. L'objectif consistait à trouver des pistes de solution pour aider les sociétés de transport à remonter la pente et à atteindre des taux d'achalandage pré-pandémie.

Au terme de cette compétition, c'est la proposition Transit Safari de l'entreprise en démarrage Slow Roll qui a été retenue. Ce projet vise à faire redécouvrir leurs villes et leurs quartiers aux gens tout en leur redonnant un sentiment de confiance et de sécurité.



Une campagne à grand déploiement pour rejoindre la population lavalloise

Dans le cadre de la rentrée scolaire, la STL a mis en place une campagne de communication majeure qui s'est déroulée sur deux mois. La campagne avait pour but de sensibiliser la population et la clientèle quant à l'importance d'utiliser le transport en commun. Elle visait en outre à raviver chez un plus grand nombre de jeunes la fierté et le souci de prendre l'autobus. Cette initiative a été menée en collaboration avec l'agence Tam-Tam\TBWA, sélectionnée au printemps après un rigoureux processus d'appel d'offres. L'agence succède à la firme Forsman & Bodenfors, dont le mandat arrivait à terme après plusieurs années de collaborations fructueuses.

La campagne « Comme un bussss » avait pour objectif de marquer l'esprit des jeunes par une approche originale, une esthétique aux couleurs vives et un ton humoristique. La clientèle et le public ont pu lire les différents messages affichés dans les abribus, les terminus et les autobus du territoire lavallois. La campagne a aussi été déployée sur le Web et les réseaux sociaux ainsi qu'en format audio sur la plateforme Spotify. Et elle a porté fruit !

En effet, la STL a mené un sondage en ligne à l'automne auprès de plus de 800 personnes résidant à Laval. En dépit du fait qu'un individu sur deux craignait que le transport collectif constitue un endroit de forte exposition au virus de la COVID-19;



63 %

des répondantes et des répondants estimaient que les messages les avaient fait reconsidérer les avantages de prendre l'autobus.

48 %

considéraient que les messages les avaient incités à adopter plus souvent ce mode de transport.

33 %

des répondantes et des répondants de 12 à 25 ans, principales cibles de cette opération publicitaire, ont confirmé avoir une meilleure opinion de la STL après avoir vu les messages de la campagne.



**Montrez
au trafic
qui est le
bussssss.**

**ou
ssss**



L'électrification du parc : le plus important chantier de l'histoire de la STL

Chef de file de la mobilité intelligente et durable, la STL est plus déterminée que jamais à contribuer de manière proactive à la lutte contre les changements climatiques. C'est pourquoi elle a été la première société de transport au Canada à s'engager formellement dans un plan ambitieux d'électrification de son parc d'autobus. C'est en 2007 que l'entreprise s'est engagée dans la route vers l'électromobilité, ouvrant ainsi cette voie aux autres sociétés de transport par différentes initiatives novatrices dédiées à la diminution de l'empreinte carbone. Après avoir réalisé une synthèse des émissions de GES sur son territoire, la STL a procédé à l'acquisition de son tout premier autobus électrique d'essai en 2012, pour ensuite n'acquérir que des véhicules hybrides. En 2021, elle a effectué l'acquisition et la mise en service de 10 autobus électriques à recharge lente ayant 250 km d'autonomie, inaugurant ainsi la première étape d'électrification de son parc.

Cette initiative représente le plus important chantier que l'entreprise a connu depuis sa fondation. Elle est à l'origine non seulement de l'intégration d'autobus 100 % électriques dans le parc, mais aussi de la modernisation des infrastructures de la STL et d'une révision majeure de tous ses systèmes, en plus d'une transformation de l'ensemble de ses unités d'affaires. Ce projet titanesque a été rendu possible grâce

à des investissements majeurs de la part des gouvernements du Québec et du Canada, et de la Ville de Laval, ainsi qu'au travail constant et dévoué des équipes qui concrétisent, jour après jour, les nombreuses phases du virage électrique.

Mise en circulation des 10 premiers autobus 100 % électriques

Cette année, la Société a franchi une étape essentielle de son projet d'électrification en déployant graduellement 10 nouveaux véhicules électriques sur l'ensemble de son réseau régulier. Afin qu'un maximum de gens puisse en profiter, les autobus ont été mis en service de manière aléatoire sur les différentes lignes.

En plus d'offrir une solution de transport écologique, les autobus électriques sont moins énergivores. Ils permettent d'économiser sur les coûts d'entretien, d'améliorer l'expérience client en éliminant les vibrations présentes durant les trajets et de produire moins de pollution sonore.

« **Avant, on sentait beaucoup plus la vibration du véhicule. Maintenant, on a l'impression de filer sur la route; la conduite est douce, et ça, la clientèle l'apprécie vraiment.** »



Jonathan Lemire,
chauffeur d'autobus

Outre les changements majeurs apportés aux infrastructures, l'achat et la mise en service des nouveaux autobus ont également nécessité l'installation de nouvelles bornes de recharge, l'acquisition de nouvelles connaissances en matière d'électrification, la mise à jour des procédures d'opération ainsi que la redéfinition de certains rôles et responsabilités au sein des équipes.

Mais en 2021, plusieurs difficultés ont aussi surgi en lien avec le contexte sanitaire, ce qui a entraîné des retards sur les chaînes d'approvisionnement en plus d'engendrer des défis supplémentaires dans la gestion du projet d'électrification,

mené principalement à distance en raison de la COVID-19. Il était fondamental que chaque membre de l'équipe de première ligne puisse avoir du soutien pour assurer une implantation fluide des nouvelles technologies, procédures et tâches en lien avec l'arrivée des autobus électriques. De plus, la Société a dû composer avec la capacité électrique limitée actuelle de ses installations et apprivoiser un tout nouveau protocole de gestion de la charge dans un système qui est encore très récent et évolutif.

« **On est les premiers au Québec à mettre en place un projet de cette envergure, et ce, dans un contexte de travail difficile. Ça demande beaucoup d'agilité et d'esprit d'adaptation de la part de nos équipes pour qu'elles puissent ajuster tous les processus à des technologies en constante évolution. On est devenu des experts dans la gestion du changement !** »



Alexandra Gallo,
ingénieure, chargée
de projets, Infrastructures



En bref

- 10 autobus 100 % électriques sur les routes de Laval
- Fournisseur New Flyer
- Réduction du coût énergétique par kilomètre de 40 à 50 %
- Réduction annuelle des émissions de GES de 70 à 80 tonnes par autobus
- Expérience améliorée pour les personnes à bord

Construire le futur électrique

Sur la scène internationale, les projets d'électrification du transport collectif se développent à la vitesse grand V. L'objectif est d'implanter des solutions concrètes et utiles à la lutte contre les changements climatiques. Parallèlement à la gestion de cette révolution technologique, la STL doit aussi composer avec un parc de plus en plus hétérogène, autant en ce qui a trait au type de véhicules qu'en ce qui concerne les fournisseurs et les procédés.

La modernisation de l'entreprise a des répercussions dans ses installations et ses choix technologiques tout comme dans ses façons de faire et ses processus. Cela représente un défi de taille dans un contexte sanitaire contraignant. Afin de demeurer un chef de file de l'électromobilité au Québec et de continuer à miser sur la réduction de son empreinte carbone, la Société a entamé une étude stratégique sur l'électrification en 2021. Cette étude permettra d'évaluer la feuille de route de la STL d'ici 2045 pour mieux anticiper les tendances et les besoins qui pourraient surgir. L'étude doit notamment permettre d'appréhender l'évolution technologique des autobus électriques et d'évaluer la pertinence d'acquérir des véhicules à différents types de propulsion énergétique et des véhicules à conduite assistée. En outre, il s'agit d'une occasion pour la STL de préciser sa vision pour l'avenir de ses infrastructures.

Moderniser les infrastructures de la STL

L'année 2021 a marqué une importante étape dans le virage électrique de la STL. En effet, l'organisation a obtenu un financement de 85 M\$ du gouvernement fédéral. Cette somme complète le soutien financier de Québec et de la Ville de Laval pour mener à bien le projet colossal d'agrandissement du garage et de modernisation des installations.

Compte tenu de la saturation des installations actuelles, l'agrandissement du garage assurera à la STL la capacité de croissance dont elle a besoin pour accueillir les nouveaux véhicules électriques. Sa concrétisation va répondre aux exigences liées à la mise en service d'un parc entièrement électrique, à l'augmentation prévue de l'achalandage et à l'actualisation technologique de l'ensemble des infrastructures. La STL sera ainsi en mesure d'opérer un plus grand nombre d'autobus électriques au cours des années à venir.

Par ailleurs, le projet d'électrification est guidé par trois principes directeurs : efficacité, innovation et mieux-être. À l'image des valeurs de la Société, ces principes inspirent les orientations et la prise de décisions au quotidien; ils s'appliquent à toutes les parties prenantes, de la clientèle du transport collectif jusqu'à l'ensemble du personnel. Aussi, pour assurer la cohérence du processus, la concertation des équipes et le respect d'une vision commune, toutes les divisions de la STL ont été impliquées dans l'échafaudage de ce projet d'envergure.

En 2021, la Société a annoncé un nouveau partenariat avec les firmes de construction de renommée internationale STGM et Sid Lee Architecture pour dessiner les plans de ses futurs agrandissements, à la suite des plus importants appels d'offres de l'histoire de la STL.

La gestion de ce projet majeur est le fruit des efforts d'une équipe de plus de 30 personnes dévouées. Ces dernières ont travaillé cette année à la mise en place de l'ensemble des structures nécessaires à la conception du projet, incluant la planification de ses différents volets, la coordination et la mobilisation des ressources internes et externes, ainsi que le déploiement de sa structure de gouvernance. Cela a donné le coup d'envoi à l'exécution des travaux préparatoires pour l'agrandissement du garage à l'automne, ainsi qu'au dévoilement des plans préliminaires, dont 30 % du concept final a été validé.

« Avec la construction de ce projet historique, le plus important depuis sa création, la STL vise à faire sa part dans la lutte contre les changements climatiques, au bénéfice de sa clientèle, de ses employés... mais aussi de la planète. »



Josée Roy,
directrice exécutive,
Exploitation



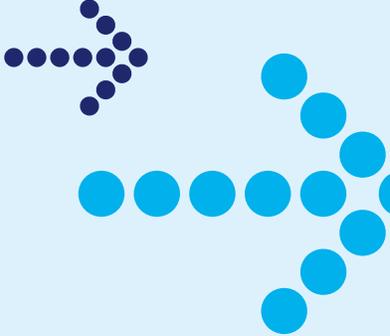
Le projet en bref

- Plus important projet d'infrastructures dédié à l'autobus électrique au Québec
- Projet estimé à 238 M\$, financé par les deux paliers de gouvernement et la Ville de Laval
- Finalisation des nouvelles infrastructures vers la fin 2024
- Augmentation de 50 % de la superficie actuelle du garage, avec l'ajout de 19 000 m²
- 145 cases de stationnement et de bornes de recharge de plus pour accueillir les véhicules
- Nouvelle entrée électrique de 20 MW équivalant à quatre fois la puissance énergétique du Centre Bell

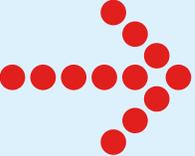
Les travaux effectués en 2021

- Construction d'un nouveau trottoir et du passage vers la cour intérieure
- Ouverture du nouveau stationnement au 2190, av. Francis-Hughes
- Fermeture du stationnement actuel au 2250, av. Francis-Hughes
- Installation de la clôture et sécurisation du chantier
- Démolition du stationnement actuel

L'année en chiffres



1 125
employées
et employés



169 M\$
de budget annuel



Plus de
282 000
déplacements en
transport adapté



17
lignes de
taxis collectifs

Un peu plus de
14 millions
de km parcourus

Près de
10 millions
de déplacements sur
le réseau régulier

361
autobus*

45
lignes d'autobus

dont
19
lignes avec
accès universel

*dont 23 autobus pour assurer le service pendant les mesures d'atténuation du REM



Pierre Savage, directeur principal, Infrastructures
Dany Prud'homme, conseiller technique, Entretien et ingénierie
Marc Lafontaine, ingénieur et chargé de projets, Entretien et ingénierie
Alexandra Gallo, chargée de projets, Infrastructures
Dounia Habhoub, conseillère en architecture d'entreprise, Technologies de l'information
Nicolas Girard, directeur exécutif, Communications et Affaires publiques

Les reconnaissances 2021

Au mois de novembre, la STL a reçu le prestigieux Prix Canada pour l'Excellence – Platine, dans la catégorie Excellence, innovation et mieux-être. Ce prix représente la plus importante reconnaissance canadienne en matière d'excellence organisationnelle. Il vient couronner l'engagement soutenu de la STL pour l'amélioration continue, qui imprègne l'ensemble de ses pratiques et de sa culture organisationnelle. À cet effet, la Société a également été récompensée en 2019 par le gouvernement du Québec avec le Prix performance Québec, la plus haute distinction provinciale en la matière.

En octobre, la STL s'est vu décerner une mention aux prix Jalon de la mobilité, remis par Jalon Montréal, dans la catégorie Efficacité énergétique et électrification, pour la mise en service de ses autobus électriques.

Des initiatives pleines de succès !

Pour encourager les Lavalloises et les Lavallois à utiliser le transport collectif et à réduire le nombre de voitures sur les routes, qui sont en grande partie responsables de la pollution atmosphérique, la STL a mis en place deux initiatives remarquables : la Journée à 1 \$, qui se tient une fois par année, et le programme Alerte au smog. Ces dernières permettent à la clientèle de se déplacer au prix unitaire de 1 \$ sur l'ensemble du réseau régulier.

Journée à 1 \$ | 17 septembre 2021

Lors de cette 5^e édition, la STL a interpellé la communauté lavalloise avec une vaste campagne numérique et imprimée. Faisant la promotion de la Journée à 1 \$ et du transport par autobus, cette campagne a favorisé une augmentation de 4,3 % du nombre de déplacements, soit 1 500, en autobus durant une journée. En outre, cette campagne, qui s'inscrit dans le plan de relance de la STL, a atteint le public et a eu des retombées non négligeables en matière d'achalandage.

De plus, comme elle le fait depuis 2019, la STL a remis la somme équivalente de cette augmentation au Mouvement PlantAction, qui effectue de la plantation d'arbres à Laval. Ainsi, cette année, les 1 500 dollars amassés dans le cadre de la Journée à 1 \$ ont servi à reverdir le quartier Laval-des-Rapides.

Alerte au smog | 20 et 26 juillet 2021

Les Lavalloises et les Lavallois ont pu profiter du transport par autobus sur tout le réseau régulier pour le prix de 1 \$ en raison d'alertes de pollution émises les 20 et 26 juillet. Cette initiative innovante, mise en place par la STL en 2008, a pour but d'inciter la population à privilégier le transport en commun à l'auto solo, et ce, afin d'améliorer la qualité de l'air. À cet effet, la STL a enregistré une hausse de 6,3% de l'achalandage en moyenne sur son réseau pour ces deux journées, ce qui correspond à environ 3 000 voitures de moins sur les routes.



Assurer un service public sécuritaire et de qualité en temps de pandémie

L'engagement manifeste de la STL pour la qualité, la performance et l'innovation dans ses pratiques et ses services traduit sa volonté d'offrir à la population le meilleur service de transport collectif qui soit. Cette année encore, la situation sanitaire a exigé de la part de toutes les équipes des efforts soutenus pour maintenir un service qui répond aux besoins de la clientèle en tout temps et qui respecte les plus hautes normes de prévention et de sécurité dans un contexte pandémique.





La poursuite des efforts de prévention et de désinfection

Avec la prolifération des variants de la COVID-19, qui sont potentiellement plus transmissibles et virulents, ainsi que l'oscillation du nombre de cas au Québec, la Société a poursuivi ses rappels à la prudence et a consolidé ses pratiques d'assainissement.

Elle a partagé les procédures de vaccination auprès du personnel en plus de poursuivre la distribution de masques conformes aux exigences sanitaires. Elle a exigé le port du masque de procédure en continu à l'intérieur de ses milieux de travail comme mesure complémentaire de protection. Le port du masque à l'extérieur était requis dans les cas où des interactions à moins de deux mètres entre collègues étaient inévitables.

En vue d'assurer à sa clientèle et à son personnel la sécurité à bord, et conformément aux recommandations émises par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), la STL a poursuivi ses efforts méthodiques de désinfection et de nettoyage de l'ensemble des véhicules. Ces procédures, mises en place durant la première année de pandémie, s'adaptaient à l'évolution des recommandations de l'INSPQ.

La Société a continué d'assurer les mesures de distanciation physique et l'adhésion de tout le personnel aux protocoles de désinfection et de nettoyage. Les autobus, les installations et les terminus, incluant les mains courantes, les barres d'appui et les sangles dans les véhicules, étaient nettoyés et désinfectés chaque jour par les équipes d'entretien, à l'aide notamment d'un pulvérisateur électrostatique utilisé sur les surfaces les plus fréquemment touchées.

Des équipes travaillantes et assidues

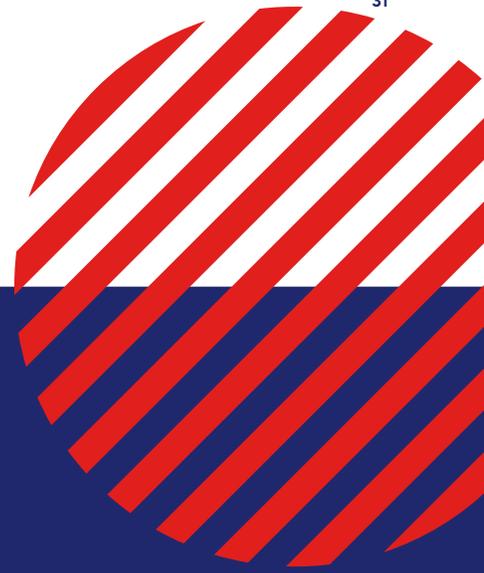
Le contexte changeant et la gravité de la situation ont exigé des équipes sur le terrain, comme les chauffeuses et les chauffeurs ainsi que le personnel d'entretien, qu'elles œuvrent à assurer la sécurité de la clientèle et du personnel de manière rigoureuse et constante. Elles ont veillé à la mise à jour des mesures émises par la santé publique et par la Commission des normes de l'équité de la santé et de la sécurité du travail (CNESST).

Il est important de souligner également le travail de premier plan effectué par les contremaîtres et les personnes effectuant la supervision, qui ont été extrêmement sollicités pour faciliter l'adaptation du personnel à l'évolution des mesures sanitaires. Cela a nécessité de nombreux et fréquents changements aux processus et aux façons de faire sur une base quotidienne.

De plus, l'équipe des communications et du marketing n'a ménagé aucun effort en vue de maintenir la clientèle et le personnel informés de manière assidue. Son objectif consistait à les rassurer quant aux mesures en vigueur et à rappeler l'importance d'adopter les bons comportements et de respecter les normes de prévention dans les endroits communs et dans les transports. Par l'entremise de rappels et d'une campagne d'affichage dans les lieux fortement fréquentés et sur les véhicules, la STL a invité sa clientèle à porter un masque en tout temps, garantissant ainsi la sécurité de toutes et de tous pendant les déplacements.

Enfin, aucune éclosion de COVID-19 n'a été rapportée dans les transports en commun, et le service a pu continuer à répondre aux besoins de mobilité de la population. Nonobstant le taux d'absentéisme plus élevé qu'avant la pandémie, la STL a réussi à maintenir 97 % de son offre sur le service régulier grâce à la contribution et au dévouement de tout son personnel.





Un transport collectif pour une clientèle diversifiée

Bien que la pandémie ait posé de nombreux défis, la STL a maintenu le cap pour s'assurer que son offre de service demeure attrayante, compétitive et accessible, ainsi qu'à la hauteur des besoins de la population lavalloise. Dans cette optique, elle a misé sur ses capacités reconnues d'adaptation et d'amélioration continue pour hausser l'achalandage dans le transport en commun à Laval. En outre, motivée par la volonté de trouver des solutions à la congestion routière et de répondre aux exigences particulières de la clientèle, la STL a mis en place des initiatives appuyant la diversité selon une approche humaine audacieuse, à l'image de son caractère innovant.

Sur la voie de l'accessibilité universelle



Suivant son Plan de développement de l'accessibilité au transport en commun (2017-2021), la STL a poursuivi ses efforts afin d'améliorer l'accessibilité du réseau régulier pour la clientèle à mobilité réduite. Malgré les retards engendrés par la pandémie, 3 lignes d'autobus (45, 46 et 70) et 90 arrêts ont été rendus entièrement accessibles cette année. Ainsi, l'ensemble du réseau compte maintenant 19 lignes d'autobus et de 909 arrêts accessibles.

Grâce à ses collaborations avec des partenaires comme le Regroupement des organismes de promotion de personnes handicapées de Laval (ROPPHL), à sa participation à des comités consultatifs et à de nombreuses évaluations sur le terrain, la Société a poursuivi son plan de mise à niveau de ses infrastructures. Elle a notamment retiré de sa liste d'arrêts accessibles ceux qui étaient considérés comme à risque ou moins bien adaptés. De plus, elle a effectué des travaux pour modifier d'autres arrêts se prêtant mieux à l'accessibilité universelle. Entre autres, des bandes rouges ont été installées sur les parois vitrées de près de 50 abribus pour en faciliter la visibilité par les personnes malvoyantes.

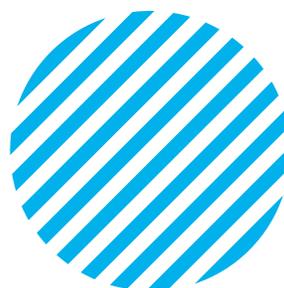
En 2021, la STL a jeté les bases pour le prochain Plan de développement de l'accessibilité au transport régulier 2022-2026 qui permettra : d'établir les axes d'amélioration dans le réseau régulier; de sensibiliser les propriétaires à améliorer l'accessibilité dans leurs points de vente; de consolider les démarches internes de sensibilisation et de formation du personnel. Pour ce faire, conjointement à des recherches menées auprès d'autres sociétés de transport, un sondage effectué par la STL à l'automne a permis de questionner environ 300 personnes à mobilité réduite quant aux principaux obstacles qu'elles rencontrent lors de leurs déplacements par autobus sur le réseau régulier et en transport adapté.

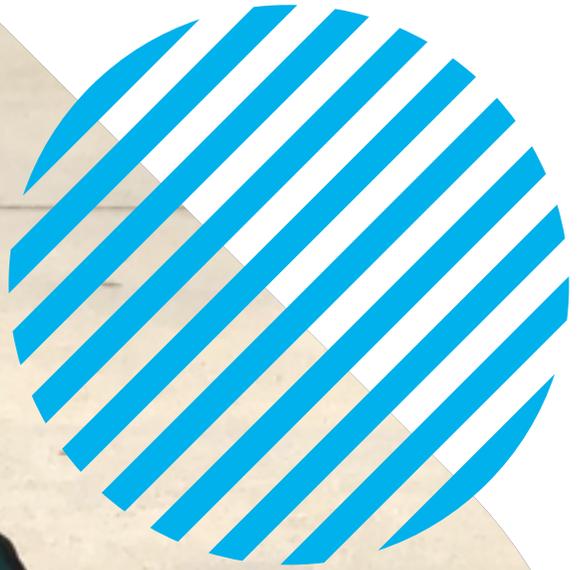
Les partenaires ont continué de jouer un rôle clé dans l'échafaudage du plan actualisé, en participant activement à l'analyse du niveau de maturité de la STL en matière d'accessibilité universelle. Aussi, les différentes directions de la Société prendront part à l'élaboration du Plan de développement de l'accessibilité au transport régulier 2022-2026 par l'entremise d'évaluations internes. Cela permettra de mobiliser l'ensemble de la Société dans un effort global d'amélioration du service offert aux personnes à mobilité réduite.

Assurer la sécurité des clientèles à risque

Pendant cette deuxième année de pandémie, la sécurité de la clientèle est demeurée une priorité pour la STL, qui a continué d'appliquer de manière stricte les mesures recommandées par les experts en santé publique. Dans le transport adapté, en particulier, le nombre de passagères et de passagers a été limité en fonction de la grandeur des véhicules. À présent, trois à cinq personnes peuvent s'asseoir dans les minibus tandis qu'un maximum de deux clients est permis dans les taxis. Cela a posé des défis pour le jumelage des usagères et des usagers, particulièrement pour la clientèle plus à risque qui fréquentait le réseau.

De plus, afin d'assurer un service impeccable et conforme aux exigences d'une clientèle plus vulnérable, la STL a accompagné et formé des partenaires de transport adapté, soit Coop Taxi Laval et Chartrand inc.. Elle les a sensibilisés aux protocoles de désinfection complète d'un véhicule après chaque trajet pour prévenir la propagation du virus. Elle a aussi formé le nouveau personnel qui effectue la répartition des partenaires ainsi que leurs chauffeuses et leurs chauffeurs quant à l'utilisation des voies réservées.





Faire tomber les barrières pour les femmes dans le besoin

Dans le cadre de la Semaine québécoise des personnes handicapées, la STL et l'Association lavalloise pour le transport adapté (ALTA) ont fièrement dévoilé un tout nouveau protocole pour garantir le transport adapté aux femmes vivant avec un handicap qui veulent fuir une situation de violence conjugale. Cette initiative remarquable est issue des travaux d'un comité de concertation regroupant plusieurs partenaires sur le terrain. Elle a pu compter sur l'appui du Secrétariat à la condition féminine et de la Ville de Laval.

Depuis juin 2021, les femmes peuvent ainsi communiquer avec l'une des trois maisons d'hébergement présentes sur le territoire de l'île Jésus. Ces dernières transfèrent ensuite les demandes à la STL, qui s'engage à transporter rapidement et gratuitement la cliente et ses enfants depuis leur domicile jusqu'à l'un des centres communautaires, et ce, dans le respect de la confidentialité. Il faut savoir que les femmes vivant avec un handicap sont deux fois plus susceptibles de subir de la violence conjugale.

Ce service est le premier du genre au Québec. Pour le moment, il est uniquement offert à Laval. Cependant, la STL souhaite montrer l'exemple afin que d'autres sociétés de transport fassent de même. Ce projet social courageux a reçu un accueil très positif de la part de la communauté et a attiré l'attention de nombreux médias.



En tant qu'homme, je trouve qu'il est essentiel de protéger toutes les femmes. J'espère de tout cœur que ce protocole permettra aux femmes en situation de handicap de se sentir soutenues. Nous leur envoyons un message fort pour qu'elles sachent qu'elles ne sont pas seules et que la STL est à leur côté.



Martin Giroux,
chef, Transport adapté

STL Compagnon : une application mobile à impact social

Motivée par le désir d'adapter le service à la réalité de toute sa clientèle, la Société a lancé cette année son programme basé sur l'application mobile STL Compagnon : un outil de guidage en temps réel sur téléphone intelligent qui est conçu pour réduire l'anxiété vécue par les personnes à besoins particuliers lors de leurs déplacements en autobus.

Destinée aux Lavalloises et aux Lavallois de 12 ans et plus vivant avec un trouble du spectre de l'autisme, une déficience intellectuelle légère ou un trouble développemental du langage, cette application mobile permet à ces personnes de se déplacer de manière plus sécuritaire et autonome sur le réseau régulier. Ainsi, elles peuvent intégrer le transport par autobus dans leurs habitudes de déplacement. Chacune d'elles reçoit un trajet personnalisé et adapté à sa réalité et peut aussi profiter du service de veille du Centre contact clients de la STL. Les agentes et les agents qui y travaillent s'assurent que

le parcours est bien respecté et que la clientèle arrive à bon port. Un téléphone intelligent est d'ailleurs prêté aux usagers qui en font la demande; le premier abonnement mensuel leur est offert gratuitement. Lorsque la personne a bien intégré son parcours et qu'elle se sent prête à voyager seule, sans STL Compagnon, sa place se libère sur l'application, qui peut aider seulement 10 personnes à la fois.

La mise en place de cette application novatrice est une première en Amérique du Nord. Ce projet a été rendu possible grâce au financement du gouvernement du Québec et à la collaboration engagée des centres de service scolaires et du CISSS de Laval. Conjuguant innovation technologique et équité sociale, cette solution originale témoigne de l'engagement de la STL de rendre le transport collectif véritablement accessible à toutes et à tous.



Notre offre de service doit correspondre le plus fidèlement possible aux besoins de la communauté. Je crois qu'une application comme STL Compagnon, qui veut aider ces personnes à gagner en liberté et en confiance, démontre toute l'importance d'un service de transport public inclusif et répondant aux besoins de tous.



Mathieu Lacombe,
conseiller, Développement et partenariat,
Développement et innovation



L'adaptation continue du service au profit des Lavalloises et des Lavallois

Tout comme en 2020, l'offre de service a dû être continuellement revue en 2021 pour limiter les dépenses et refléter les diminutions de l'achalandage en lien avec la pandémie. Cependant, afin de fournir un service plus flexible à la communauté étudiante ainsi qu'aux travailleuses et aux travailleurs, la STL a ajusté son offre automnale pour qu'elle revienne à un niveau comparable à celui d'avant la pandémie.

Réduire la pollution grâce au géorepérage

Cette année, la STL a mis à l'essai un système de géorepérage sur les autobus. Cette initiative vise à répondre aux problématiques de bruit et de pollution de l'air produites par les passages fréquents des véhicules dans les zones urbaines et à proximité des garages. Ce système permet notamment aux autobus hybrides de rouler automatiquement en mode électrique durant une portion du trajet. Au moyen d'un logiciel de géolocalisation, les équipes peuvent surveiller à distance la position du véhicule et en activer le moteur électrique lorsqu'il entre dans les zones ciblées.

Desservir tous les secteurs et plus encore

À la suite de l'adoption du projet de loi 17 sur le transport rémunéré de personnes par automobile, la STL a reçu le feu vert pour lancer, en 2021, un appel d'intérêt pour que d'autres fournisseurs sur le territoire de Laval puissent venir compléter l'offre du réseau régulier. C'est le fournisseur Taxelco qui a obtenu le contrat pour une période de deux ans, reconductible pour trois années supplémentaires. Il assurera le service des 17 lignes de taxis collectifs réguliers et sur appel de la STL. Ce service permet de desservir des secteurs qui sont plus difficiles d'accès et où la clientèle est encore insuffisante pour justifier la mise en service d'une ligne d'autobus.

Aussi, pour pallier les difficultés de mobilité de la clientèle concernée par les travaux de construction du Réseau express métropolitain (REM), la STL a mis en place différentes mesures d'atténuation. Ces dernières viennent bonifier l'offre de services dans les secteurs touchés par le chantier. Cette bonification s'est effectuée avec la collaboration de divers partenaires, dont Mobilité Montréal, la Ville de Laval et le MTQ.



En 2021, la STL a notamment procédé à l'installation sur l'avenue des Bois d'un nouveau stationnement incitatif financé par la Ville de Laval pour mieux desservir la clientèle de Deux-Montagnes et de l'ouest de l'île Jésus n'ayant plus accès au transport par train. À cet effet, une nouvelle navette express a été mise en service : la ligne 713 part de la gare Sainte-Dorothée pour se rendre jusqu'à la station de métro Côte-Vertu et transite par le stationnement incitatif. Cette nouvelle offre s'ajoute aux deux lignes déjà en vigueur, soit la ligne 730, qui a le même point de départ, mais qui se rend aux gares Roxboro-Pierrefonds et Sunnybrooke, et la ligne 744, qui longe le chemin du Bord-de-l'Eau et le boulevard Notre-Dame vers la station Côte-Vertu.

Par ailleurs, les lignes de taxis collectifs T26 et T27 viennent compléter le service dans les secteurs plus touchés par le chantier du REM. La ligne T28 a aussi été ajoutée en 2021 pour relier les stationnements nord et sud de la gare Sainte-Dorothée.

De plus, cette année, le gouvernement du Québec a officialisé le financement du projet d'implantation de voies réservées et de bus à haut niveau de service (BHNS) dans les corridors Notre-Dame et de la Concorde.

Ce projet structurant est issu de la vision et du consensus établi entre 19 villes de la couronne Nord lors du Forum sur la mobilité et le transport collectif de 2018. Il doit venir renforcer la desserte en transport collectif vers le centre-ville de Laval ainsi que vers les stations du métro et du REM menant à Montréal, qui est la destination de 50 % de la clientèle de la STL. L'implantation des BHNS vise notamment à diminuer le temps de déplacement, à accroître la fréquence et la fiabilité du service, et à augmenter l'achalandage. Ce chantier faisait d'ailleurs partie des priorités explicitées dans la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

La STL vise également à finaliser l'implantation des mesures préférentielles sur le boulevard Le Corbusier avec six nouveaux arrêts. Près de 90 % des plans et des devis ont été déposés en 2021; les appels d'offres devraient être lancés à la fin de 2023, à la suite de l'obtention des autorisations gouvernementales.

Enfin, en 2021, près de 300 terminaux, conçus par l'entreprise Flowbird, ont été installés dans la majorité des autobus. Ces terminaux permettent à la clientèle d'acheter un titre de transport avec une carte de crédit. Ce nouveau partenariat avec Flowbird a remplacé celui avec Desjardins qui prenait fin au mois de novembre, après trois ans de collaboration sur ce projet pilote. Cette solution de paiement facilitatrice et évolutive devra permettre, lors de sa phase 2 prévue à l'automne 2022, les paiements sans contact par carte de débit.





Une culture ancrée dans l'innovation et l'amélioration continue

Le Québec est le quatrième producteur d'hydroélectricité au monde. Convaincue que la province doit se positionner en faveur du transport électrique, la STL s'est engagée à se doter d'un parc d'autobus 100 % électrique d'ici 2040 afin de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effets de serre. En tant que véritable pionnière de la mobilité électrique et actrice de changement, elle compte atteindre les objectifs du Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement du Québec.

Ce chantier historique implique aussi la révision en profondeur des systèmes et des processus opérationnels de toute l'entreprise. Cela ne peut donc se réaliser qu'avec un engagement ferme et soutenu de tous les services, dans un processus d'amélioration continue qui ne vise rien de moins que l'excellence organisationnelle.



43

42

12052

STL

ELECTRIC

Implanter l'excellence au quotidien

Bien qu'elle ait dû revoir ses priorités en raison de la crise sanitaire, la STL est décidée à atteindre l'excellence organisationnelle. C'est pourquoi elle a maintenu le cap sur la réalisation des objectifs de son programme 2017-2022 d'amélioration continue et sur le développement de ses expertises internes, au profit de ses projets et de sa clientèle.

Cette année, elle a vu ses efforts récompensés en remportant le Prix Canada pour l'Excellence – Platine, la plus haute distinction canadienne en matière d'excellence organisationnelle. Cette distinction vient coiffer la longue liste de reconnaissances obtenues au fil du temps, dont le prestigieux Prix performance Québec reçu en 2019.

Depuis plusieurs années déjà, la STL établit ses cibles en matière d'amélioration continue en amont de chaque grand projet qu'elle entreprend, et ce, dans le but d'augmenter son niveau de maturité. Les zones de gestion de la performance au quotidien de chaque direction ont ainsi pour objectif de mesurer la performance des initiatives et des projets selon des indicateurs précis. Dans les derniers mois, la Société a mené un sondage auprès de ses équipes pour valider l'efficacité et l'efficacité des tableaux de bord internes dans un contexte de télétravail. Ce sondage lui permettra de mieux orienter ses actions pour l'année 2022 et, ainsi, de viser l'excellence organisationnelle.

Afin de permettre à toutes les unités d'affaires d'être mises à contribution dans la transformation de l'entreprise, la STL a formé, en 2021, la sixième cohorte d'agentes et d'agents de liaison, pour un total de 1 200 heures de formation données depuis le début de son programme. Ce sont maintenant 35 agentes et agents qui jouent un rôle important dans la transition de la Société. Ces personnes ont pour mandat de veiller à l'implantation des pratiques d'amélioration continue au sein de leurs équipes, faisant une réelle différence dans la livraison des projets.

Outre la création de deux nouveaux postes en amélioration continue, cette année, la STL a aussi mis en place sa première Académie LEAN, destinée aux personnes qui souhaitent développer leurs compétences en matière de gestion et d'amélioration continue. La STL a aussi développé la première mouture d'une méthode standardisée pour mesurer les bénéfices et les retombées de ses projets d'amélioration continue.

Enfin, grâce à un partenariat avec PMI Montréal, les membres du personnel de la STL peuvent profiter d'un programme privilégié de mentorat avec des spécialistes d'expérience. Ce programme leur permet de développer leurs compétences en gestion de projet et d'améliorer les pratiques organisationnelles.

« La STL a gardé un modèle de gestion aussi performant en mode hybride qu'en présentiel grâce à toutes ses démarches d'amélioration continue. Elle est décidément sur la bonne voie pour atteindre l'excellence organisationnelle! »



Pierre Bincette,
conseiller corporatif amélioration continue
et gestion du changement



Soutenir le virage électrique à tous les niveaux

L'électrification du parc d'autobus représente le plus important projet de l'histoire de la STL. Il sera à l'origine d'une transformation en profondeur de l'entreprise et aura des répercussions transversales sur l'ensemble des directions ainsi que sur les priorités, les pratiques et les technologies en place. Au cours des prochaines années, la STL devra notamment arrimer entre eux ses chantiers majeurs :

- Construction du nouveau garage et modernisation des installations actuelles;
- Implantation et modernisation des systèmes liés à l'exploitation et à l'électrification;
- Commande de véhicules 100 % électriques uniquement;
- Adaptation de tous les processus organisationnels au mode électrique;
- Élaboration d'une vision à long terme quant aux infrastructures nécessaires et à l'évolution technologique.



Assurer une vision intégrée de la révolution électrique

En 2021, la STL a jeté les bases pour la mise en place du Bureau de la transformation vers l'électrification (BTE). Ce dernier permettra à la Société de mener ses différents projets de manière intégrée et cohérente avec sa vision. Cette gouvernance, adoptée par les entreprises innovantes faisant face à des transformations majeures, devra notamment permettre de planifier les arrimages techniques et les interdépendances entre ces projets ainsi que coordonner les équipes et l'enchaînement des activités de manière fluide, dans un contexte de travail hybride. Elle devra également développer une feuille de route évolutive et suivre l'avancement des travaux, tout en voyant à l'allocation de ressources en période de pénurie de main-d'œuvre.

Au bout du compte, cette approche globale de coordination devra faciliter la réalisation de l'ensemble des chantiers de la STL sans que la clientèle en ressente les soubresauts. Les clientes et les clients pourront ainsi bénéficier uniquement des commodités et des avantages d'un transport collectif écologique.

« **Plusieurs processus d'affaires sont actualisés ou introduits en vue de rehausser notre efficacité et notre efficacité organisationnelle. On vise une intégration cohérente de la nouvelle réalité avec un parc de véhicules de plus en plus diversifié. Ce travail est rendu possible grâce à l'implication assidue de toutes nos équipes, qui font preuve d'innovation et d'une grande volonté de dépassement dans un projet aussi engageant que celui du virage au tout électrique.** »



Pierre Lavigneur,
directeur exécutif, Développement
et innovation

Des systèmes performants adaptés à la nouvelle réalité

Conformément à son objectif de passer au tout électrique, la STL doit effectuer une mise à niveau de ses solutions informatisées. En effet, leur désuétude pourrait avoir une incidence sur la continuité des opérations. L'intégration de systèmes technologiques modernes et plus performants assurera la bonne gestion d'un parc mixte d'ici 2040 tout en optimisant les opérations et en améliorant l'offre de service.

Grâce à l'aide financière de deux programmes du gouvernement du Québec, la Société a poursuivi son programme SAEIV++ (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs). Ce dernier vise le rehaussement informatique et implique la réalisation de six projets transversaux, dont plusieurs dizaines de systèmes, pour qu'ils puissent s'arrimer à la transformation électrique. En outre, ce programme assure la gestion intégrée de différents processus de l'entreprise. Il inclut notamment la communication aux voyageurs en temps réel, la planification des horaires et des trajets d'autobus, la gestion et la coordination de la recharge des autobus électriques, la communication avec les chauffeuses et les chauffeurs sur la route et avec les équipes, ainsi que l'aide au stationnement et au repérage des véhicules dans le garage.

En 2021, la STL a poursuivi la modernisation de plusieurs de ses systèmes d'exploitation actuels pour la livraison du service. Le programme SAEIV++ s'étendra jusqu'en 2026; son budget est estimé à plus de 60 M\$.

Cette année, la STL a également travaillé au développement de son architecture d'entreprise dans le contexte de l'électrification du parc et de la modernisation des systèmes. Son objectif est de cartographier l'ensemble des processus en lien avec les solutions d'affaires et les solutions technologiques. Cette analyse organisationnelle va permettre, entre autres, de faciliter les travaux du futur BTE dans le cadre des démarches de transformation de l'entreprise.

Le rôle stratégique des technologies de l'information

Compte tenu de la place grandissante que prennent les systèmes informatiques et les technologies dans le programme d'électrification de la STL, la direction Technologies de l'information joue un rôle stratégique essentiel. Étant consciente de son rôle important dans l'évolution de la STL, l'équipe des Technologies a amorcé un plan quinquennal de transformation voué à consolider sa vision en tant que partenaire stratégique des unités d'affaires et à soutenir l'évolution de l'entreprise.

À cet effet, la direction Technologies de l'information fait désormais partie du bureau de direction de la STL, au même titre que la direction Approvisionnement et gestion du matériel. La STL a ajouté ces nouveaux postes en 2020, reconnaissant ainsi le rôle névralgique de ces deux entités.

Cela a mené naturellement à l'annonce de la transformation de différents postes au sein de l'équipe. Cette transformation reflétera davantage la reconnaissance de l'expertise et le rôle stratégique des TI dans les prises de décision de l'organisation.

De plus, conformément à son plan de cybersécurité, l'équipe des TI a mis en place un programme de sensibilisation à l'égard des risques et menaces relié aux cyberincidents. Pour ce faire, elle a dirigé des activités de formation et présenté des vidéos, en plus de créer des centres de contrôle et amélioré la gestion des accès sécurisés. En outre, l'équipe a bonifié le plans de la STL en matière de gestion des incidents liés à la cybersécurité.







Favoriser la mobilité durable dans la région métropolitaine

La STL exerce un leadership de premier plan dans la planification de l'offre de services en transport collectif dans la grande région de Montréal, en contribuant activement aux travaux de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). En outre, elle prend part à la vision de développement du transport en commun et collabore aux projets en défendant fermement les besoins de la clientèle lavalloise.

Harmoniser et simplifier l'offre tarifaire de la région

Depuis près de 10 ans, la Société participe à la réflexion d'une refonte visant à simplifier la tarification du transport en commun régulier et adapté dans la région métropolitaine. Les grands principes de cette refonte ont été établis en 2018, de concert avec l'ARTM et différents organismes publics de transport collectif. Le projet, piloté par l'Autorité, vise notamment à diminuer la quantité de produits offerts, actuellement estimés à environ 700 sur l'ensemble du territoire métropolitain, et à harmoniser les titres en tenant compte de l'intégration du REM.

Ainsi, grâce à la collaboration entre l'ARTM et les sociétés de transport de la région dans le cadre de différents chantiers internes et externes, la phase 1 de la refonte a pu officiellement voir le jour en 2021. Les travaux qui mèneront au déploiement de la phase 2, en juillet 2022, ont commencé à la mi-année.

« La trame de fond de cette importante transition est vraiment l'amélioration de l'expérience client. Elle représente le fruit d'un travail d'équipe colossal. Le personnel de la STL s'y investit pleinement, animé par la volonté de garantir un service hors pair, à la hauteur des exigences de la clientèle et des habitudes de déplacement. »



Janick Villeneuve,
Partenaire, expérience client
et qualité
Communications et marketing

Dans le cadre de cette grande refonte, quatre zones tarifaires (A, B, C, D) ont été implantées dans le Grand Montréal en 2021. S'ajoute à cela la gratuité du transport pour les enfants de 11 ans et moins, accompagnés d'une personne de 14 ans ou plus, dans l'ensemble de la région. Du reste, les travaux ont permis la suppression d'une centaine de titres de transport.

En décembre, le nouveau titre Tous Modes AB 10 passages a été implanté. Il permet aux usagères et aux usagers de se déplacer sur l'ensemble des territoires de Laval, de Montréal et de Longueuil, peu importe le mode de transport choisi (bus, métro, train). Cet ajustement tarifaire vise à offrir plus de flexibilité à la clientèle du transport collectif de la région, dans un contexte où le mode de travail sera de plus en plus hybride. Le lancement de ce titre, initialement prévu en 2022, a été devancé pour faciliter la vie des clients.

Les prochains mois permettront d'analyser l'impact des premiers changements à l'offre tarifaire par l'entremise de sondages. La STL poursuivra les efforts de communication et d'arrimage internes nécessaires au bon déploiement des nouveaux produits.

Pour une gouvernance métropolitaine véritablement efficace et visionnaire

Au printemps, la STL a participé aux consultations organisées par le ministère des Transports du Québec sur la gouvernance et l'organisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Elle a présenté un bilan de l'action de l'ARTM, quatre ans après sa mise en œuvre. Elle y souligne différents enjeux risquant d'endommager la collaboration et la planification avec l'ensemble des acteurs impliqués et leurs opérations.

La Société avait déjà insisté à plusieurs reprises sur l'importance pour l'ARTM de se rapprocher de sa mission initiale. Parmi les recommandations du gouvernement du Québec, la STL a préconisé une transformation de l'ARTM en une organisation plus petite, plus souple et plus efficace. Cela permettrait à l'Autorité de jouer davantage un rôle de conseil stratégique auprès du gouvernement du Québec quant à la gouvernance métropolitaine et au développement à long terme du transport collectif dans la région. Pour donner suite aux consultations, la Société souhaite que des améliorations importantes soient apportées à la gouvernance du transport en commun dans la région montréalaise. Elle suit la situation de près.

Réintégrer le transport collectif dans les priorités publiques

La STL a salué l'appui du gouvernement du Québec, qui a alloué une enveloppe supplémentaire de 100 M\$ aux organisations du transport collectif pour 2022 pour la grande région métropolitaine. Ce financement additionnel est venu compenser les pertes de revenus et la baisse d'achalandage liées à la pandémie. Notons que depuis 2020, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral ont ainsi investi près de 1,8 G\$ dans le Programme d'aide d'urgence au transport en commun (PAUTC) pour soutenir les sociétés de transport au pays. Ce programme doit prendre fin le 31 décembre 2023.

Bien que la STL ait bénéficié de ce soutien supplémentaire, le financement du transport collectif demeure un enjeu de premier plan, à plus forte raison dans un contexte de relance postpandémique. La Société, tout comme d'autres organisations de transport, fait pression depuis des années pour obtenir une augmentation du financement qui puisse couvrir les coûts d'exploitation du transport collectif.

En 2019, dans le cadre du chantier québécois sur le financement de la mobilité, la STL et la Ville de Laval avaient d'ailleurs joint leurs voix pour revendiquer l'importance d'offrir un financement public dédié, prévisible et suffisant afin d'assurer la pérennité du transport collectif. Elles invoquaient notamment l'urgence de trouver de nouveaux leviers de financement pour garantir la réalisation de l'ambitieux chantier d'électrification du parc d'autobus et permettre l'augmentation annuelle de l'offre de service, conformément au plan de diminution des émissions de GES du gouvernement du Québec.

Par ailleurs, la STL est heureuse de collaborer avec le Bureau de la mobilité durable, mis en place par la Ville de Laval en début d'année. Le Bureau permet de mieux planifier et structurer la mobilité sur le territoire lavallois et, par le fait même, le développement urbain. Cet outil de concertation et de travail a pour objectif de favoriser l'harmonisation de la vision de Laval avec les scénarios de transport de l'ensemble de la région montréalaise. Cette planification intégrée devra se traduire par une meilleure offre de transport collectif et actif pour les Lavalloises et les Lavallois, et par la mise en place de projets innovants sur le territoire.

Un effort de toute l'équipe pour soutenir la relance

Si la mission de la STL se concrétise depuis 50 années avec le même désir de dépassement, c'est grâce à l'engagement, à la compétence et au professionnalisme de l'ensemble de son personnel qui se rallie autour d'une vision d'avenir commune. La collaboration, la reconnaissance et la communication sont à la base d'un style de gestion qui permet aux équipes de faire un travail extraordinaire.



Soutenir le travail en mode hybride et le travail en contexte de pandémie

Dans le but de favoriser l'intégration d'une grande partie du personnel dans les bureaux après près de deux ans de pandémie et de télétravail obligatoire, la STL a mis en place une structure de gestion prévoyant l'accompagnement et les outils nécessaires pour soutenir les équipes dans l'évolution du travail en mode hybride. Outre la cellule de rétablissement, établie en 2020 pour conjuguer le maintien des opérations avec les mesures sanitaires en vigueur, une structure de quatre groupes de travail a été créée pour soutenir la gestion du changement en co-responsabilité avec les gestionnaires. Ces cellules sont notamment responsables de planifier le retour au bureau, de veiller aux bonnes pratiques de télétravail, de consulter fréquemment le personnel et les gestionnaires, et d'assurer l'implantation du mode hybride de manière paritaire. Par ailleurs, un sondage mené auprès des employées et des employés a permis de relever les facteurs d'inconfort liés au travail en personne ainsi que de baliser les éléments pouvant soutenir leur réintégration au bureau.

Avec l'arrivée d'une nouvelle vague de COVID-19, la STL a dû reporter le retour au bureau prévu en septembre. Elle a tout de même mis en place plusieurs initiatives en 2021, dont des ateliers d'information, de la formation pour les gestionnaires, le remaniement des espaces de bureau – ajout de salles collaboratives – et l'aménagement de postes de travail.

Le contexte pandémique a été exigeant pour de nombreuses personnes qui travaillent à la STL, particulièrement pour nos équipes œuvrant sur le terrain et dans le garage. En effet, ces dernières devaient composer avec des mesures sanitaires plus strictes et fluctuantes pour assurer le service de transport à la population lavalloise, et ce, même au pic de la pandémie.

Une équipe mobilisée, même à distance

L'équipe des communications a mis la main à la pâte pour trouver de nouveaux moyens de communication adaptés au contexte du télétravail, en vue de mobiliser le personnel et de fournir rapidement de l'information claire et exhaustive quant aux changements et aux projets en cours. La poursuite des Rendez-vous STL dans sa nouvelle formule virtuelle a permis aux équipes de se retrouver pour célébrer leurs succès et leurs accomplissements.

En décembre 2020, la Société a lancé le premier épisode du nouveau balado Prochain arrêt. Ce dernier a pour objectif de faire connaître les humains derrière le service de transport en commun dans une ambiance conviviale et humoristique. Cette initiative originale a permis à plusieurs employées et employés de prendre le micro. C'a été l'occasion de reconnaître les bons coups de toutes les équipes, de diffuser de l'information quant aux grands projets en cours à la STL et de briser l'isolement durant les périodes de confinement.

L'implication sociale de la STL

Membre engagé dans sa communauté, la STL organise annuellement des activités philanthropiques au profit du programme des déjeuners-collations du Centre de bénévolat et Moisson Laval, qui permet à de jeunes Lavallois de milieux défavorisés d'avoir accès à des collations saines à leur école. Par l'entremise de son comité Boomerang, fondé en 2002 par ses employés, ce sont ainsi plus de 307 000 \$ qui ont été remis au Centre de bénévolat et Moisson Laval depuis les 20 dernières années, dont 15 000 \$ pour l'année 2021.

De plus, cette année, l'entreprise est devenue partenaire de Diapason-Jeunesse, un organisme lavallois ayant pour mission de contribuer à la persévérance scolaire chez les jeunes de 12 à 17 ans. Les employés de la STL peuvent ainsi dorénavant agir à titre de mentors pour offrir de l'aide aux devoirs à des jeunes ayant des difficultés scolaires.

Enfin, la collecte de fonds annuelle au profit de Centraide a recueilli un grand succès en 2021, en permettant de verser un don total de 43 312 \$ à l'organisme, soit l'équivalent de 101 % de l'objectif établi. Depuis 1987, la STL et ses employés ont donné plus de 760 000 \$ à cette organisation qui soutient des organismes communautaires agissant sur plusieurs dimensions de la pauvreté. Bravo et merci aux équipes pour leur implication et aux employé.e.s pour leurs dons cette année encore!



Les cinq épisodes produits en 2021 sont disponibles sur Balado Québec, Spotify, Google et Apple :

- Comment on planifie le réseau de la STL?
- Une révolution technologique made in Laval
- Les superviseur.e.s à la STL
- Un an plus tard : on se rappelle du début de la pandémie à la STL
- Une des premières femmes derrière le volant

Nos résultats

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

Engagée à offrir à sa clientèle un service de transport collectif de qualité, performant, innovant et évoluant en fonction des besoins en mobilité, la STL se dote d'outils pour mesurer l'accomplissement de cette mission.

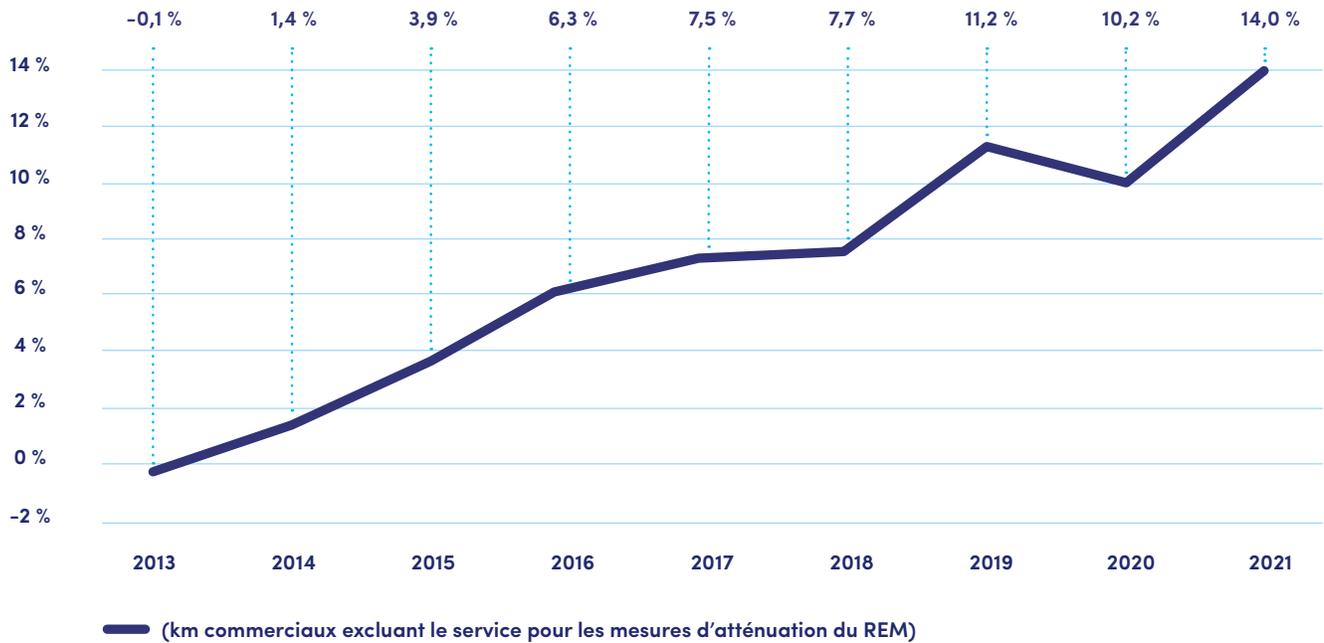
Chaque année, elle suit ses résultats de performance en fonction des cibles établies dans son Plan stratégique organisationnel 2019-2028. Outre la mesure de l'achalandage, de la ponctualité et de la satisfaction de la clientèle, nous mesurons notamment la productivité et la qualité du service à la clientèle. Compte tenu du contexte pandémique et de la reprise progressive de l'achalandage, la Société prévoit de réviser les cibles de ses indicateurs.

La description, la méthode de calcul et les explications détaillées de chaque indicateur sont disponibles sur notre site Web.

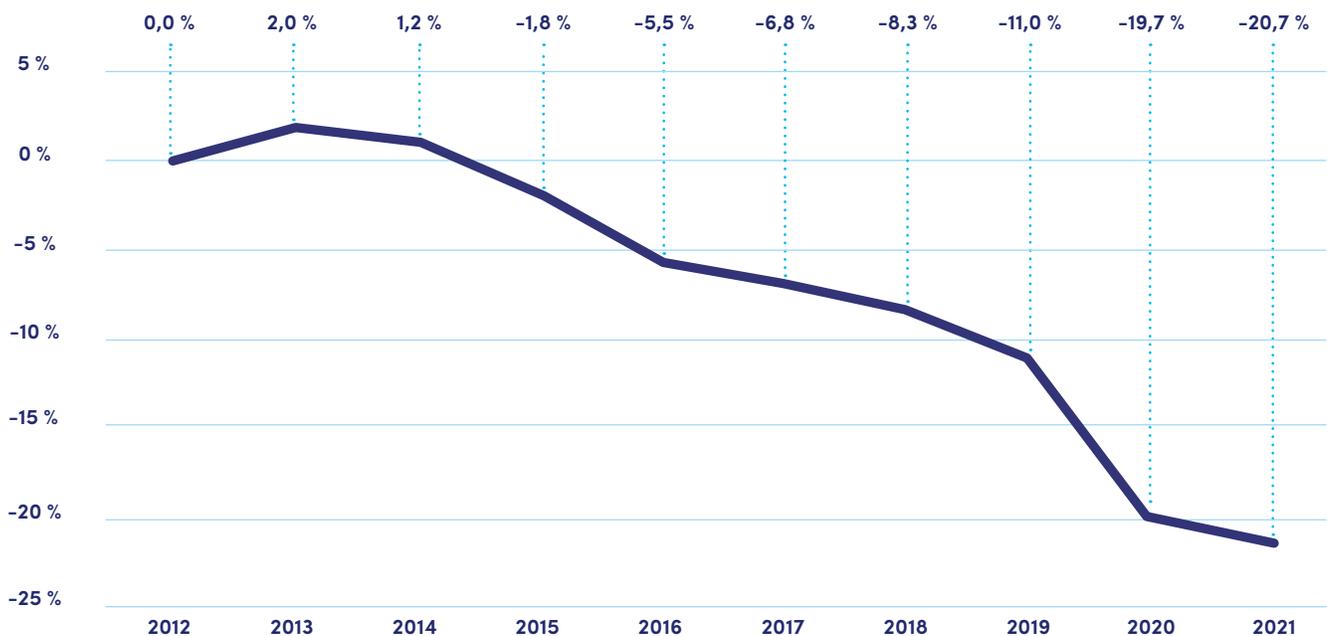
<https://stlaval.ca/a-propos/diffusion/indicateurs>



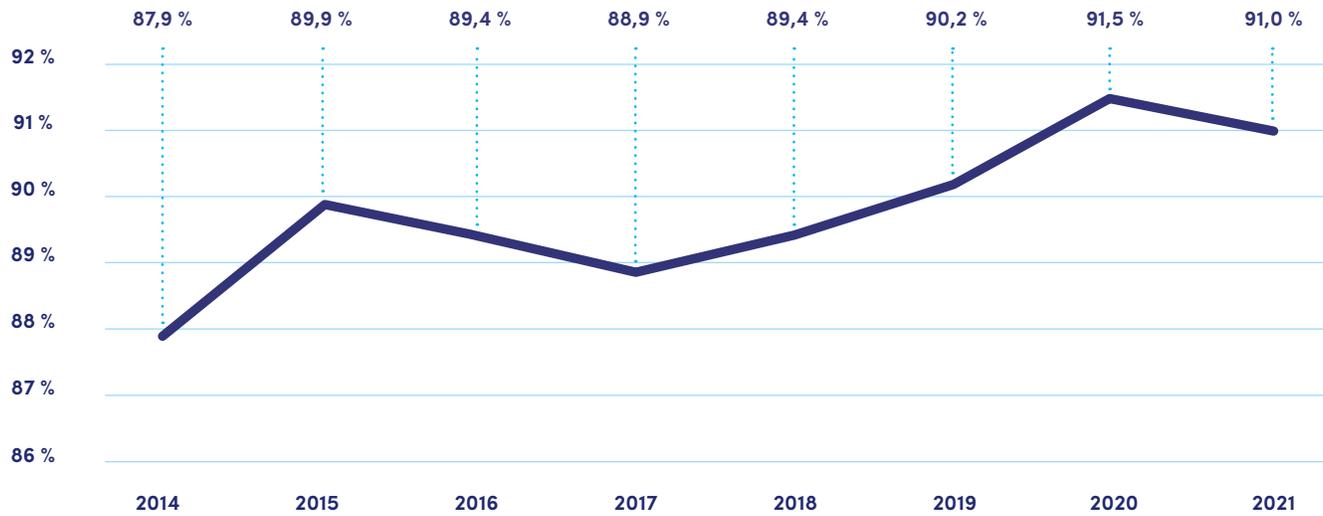
Accroissement de l'offre de service depuis 2012



Taux d'émission des GES par 100 km parcouru

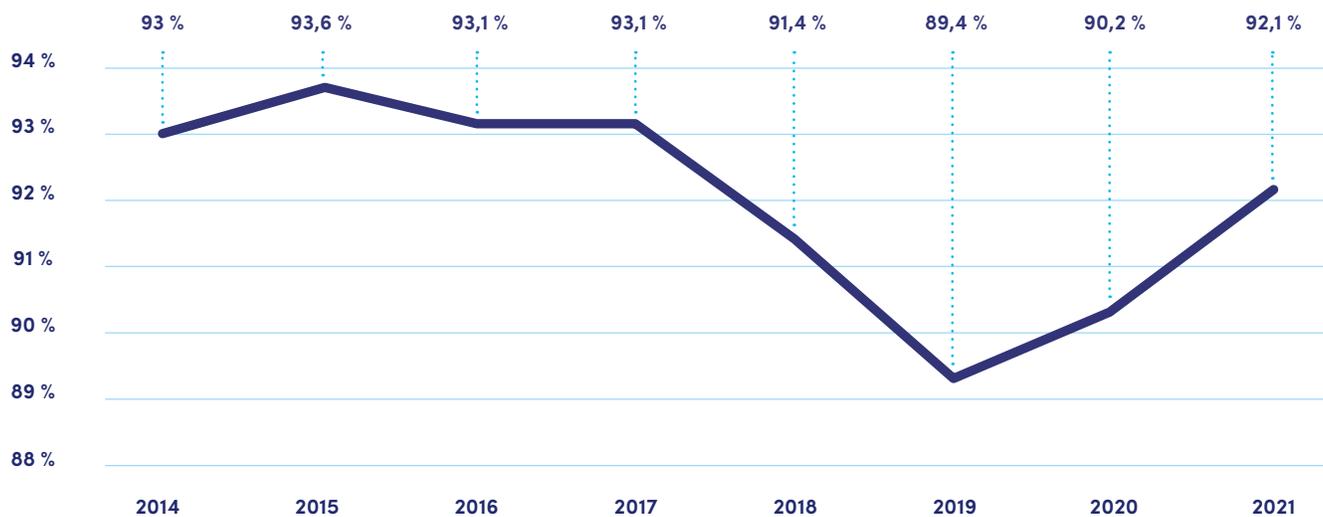


Ponctualité du service régulier*



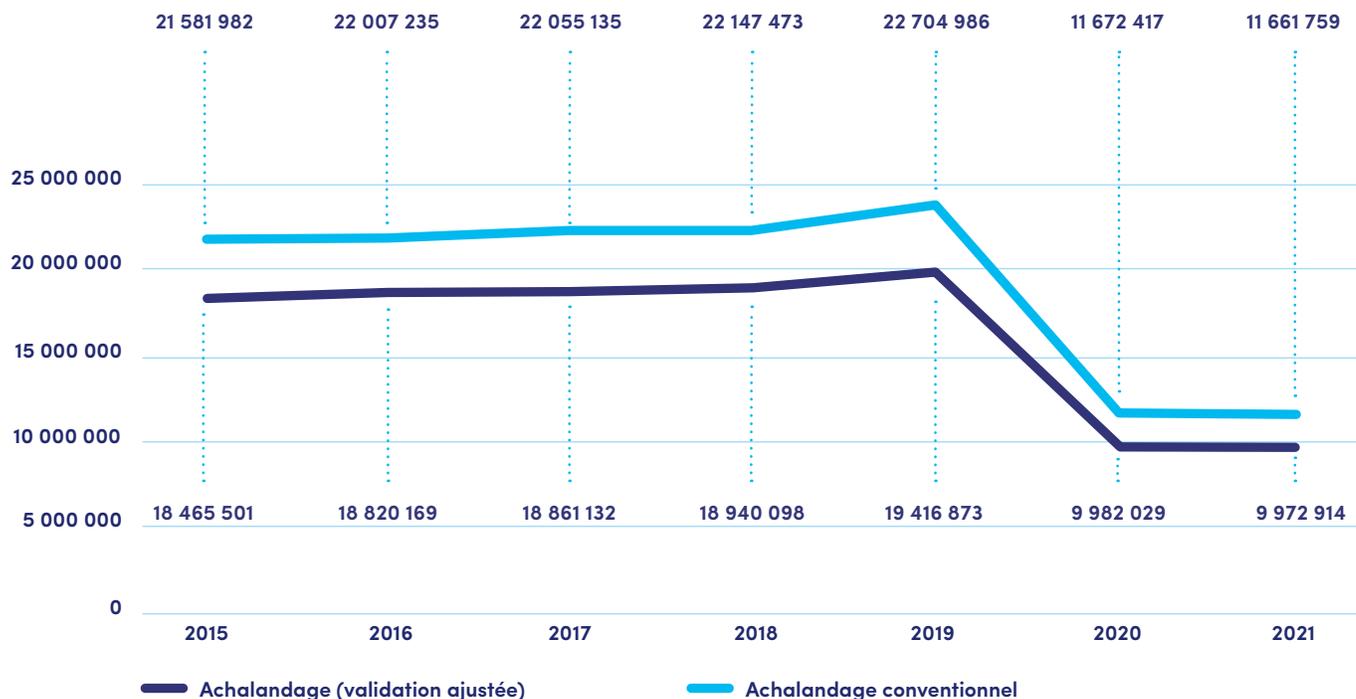
* Lorsque l'autobus arrive à l'arrêt entre 0 et 5 minutes de l'heure prévue, la ponctualité est respectée.

Ponctualité du service transport adapté

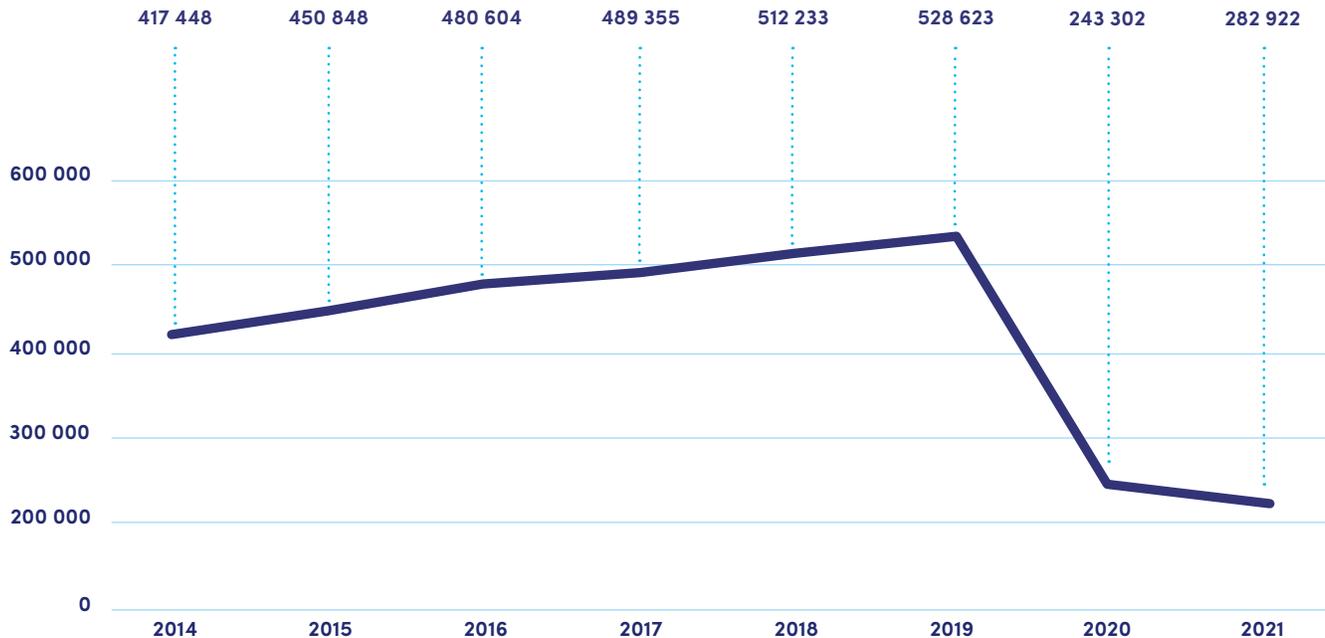


Indicateurs de performance

Achalandage (déplacements)



Achalandage du service transport adapté



Qualité de service

Ponctualité du service
Transport régulier



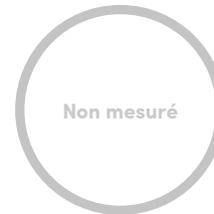
Ponctualité du service
Transport adapté



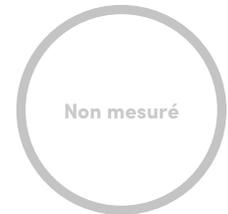
Note de satisfaction
de la clientèle
Transport régulier



Note de satisfaction
de la clientèle
Transport adapté



Cote globale
de l'engagement
qualité



Environnement

Émission
de GES autobus
kg CO² /100 km



Taux de disponibilité
des véhicules



Taux de livraison
du service



Productivité

Dépenses totales
par km commercial



Coût par déplacement
Transport adapté



Indice de maturité de la
Gestion de la performance
au quotidien



- Objectif atteint
- Objectif non atteint
- Non mesuré



ÉTATS FINANCIERS 2021

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	94
ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET	95
ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	96
ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES	97
ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ	98

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

Les états financiers de la Société de transport de Laval (ci-après « la Société ») ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris les montants qui doivent nécessairement être fondés sur le jugement et les estimations. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées et qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public applicables aux administrations locales. Ces Normes sont recommandées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de CPA Canada.

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

Le conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité relative aux états financiers, principalement par l'intermédiaire de son comité d'audit et des finances. Ce dernier est composé de membres du conseil d'administration et d'un membre externe. Ce comité rencontre la direction, l'auditeur interne, la vérificatrice générale de Laval et la firme Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L., examine les états financiers et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Les états financiers ont été audités par Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L. dont les services ont été retenus par le conseil d'administration. La vérificatrice générale de Laval, et l'auditeur indépendant peuvent, en toute liberté et en toute indépendance, rencontrer le comité d'audit et des finances.

Laval, Québec
Le 28 mars 2022

Directeur général,



Guy Picard, PH.D, PMP

Directrice exécutive 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 2021 et l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables et les annexes.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2021 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observations – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que la société inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et présentées aux pages 35, 36, 37 et 38, 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

Montréal
Le 28 mars 2022

¹ CPA auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A111208

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2021

	Notes	2021 Budget	2021 Réal	2020 Réal
		\$	\$	\$
REVENUS				
Fonctionnement				
Autorité régionale de transport métropolitain		157 077 731	147 608 041	139 488 766
Contrat de gestion déléguée		8 303 700	7 715 201	7 578 576
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	3	1 948 654	1 229 381	1 611 670
Autres revenus	4	1 558 498	1 428 544	1 478 580
		168 888 583	157 981 167	150 157 592
Investissement				
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	3	43 104 268	37 294 662	21 226 415
		211 992 851	195 275 829	171 384 007
CHARGES				
Transport régulier		117 179 782	110 115 807	106 983 249
Administration générale		23 209 503	25 490 157	21 883 305
Transport adapté		11 894 471	9 055 342	8 713 668
Contrats de gestion déléguée		8 303 700	7 715 201	7 578 576
Frais de financement		3 511 851	2 687 533	2 601 086
Dépenses imprévues		2 497 547	-	-
Amortissement		27 999 000	25 807 538	21 394 726
		194 595 854	180 871 578	169 154 610
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		17 396 997	14 404 251	2 229 397
Excédent accumulé au début de l'exercice			167 122 103	164 892 706
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			181 526 354	167 122 103

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2021

	Notes	2021	2020
		\$	\$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		38 562 536	27 997 451
Débiteurs	5	7 655 813	3 682 525
Transferts à recevoir	6	89 006 084	81 065 884
		135 224 433	112 745 860
PASSIFS FINANCIERS			
Créditeurs et frais courus	8	31 937 713	31 591 262
Revenus perçus d'avance		175 369	325 393
Dette à long terme	9	111 374 000	89 779 000
Passif au titre des avantages sociaux futurs	10	11 284 700	9 761 681
		154 771 782	131 457 336
DETTE NETTE		(19 547 349)	(18 711 476)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	11	195 005 734	178 746 391
Stocks de fournitures		4 218 020	4 009 617
Autres actifs non financiers	12	1 849 949	3 077 571
		201 073 703	185 833 579
EXCÉDENT ACCUMULÉ		181 526 354	167 122 103
Engagements	13		

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 2021

	Notes	2021	2020
		\$	\$
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		14 404 251	2 229 397
Variation des immobilisations			
Acquisitions	11	(42 079 561)	(31 688 800)
Produit de cession		6 598	51 888
Amortissement des immobilisations	11	25 807 538	21 394 726
Perte sur cession		6 082	45 103
		(16 259 343)	(10 197 083)
Variation des stocks de fournitures		(208 403)	(660 373)
Variation des autres actifs non financiers		1 227 622	(603 375)
		1 019 219	(1 263 748)
VARIATION DE LA DETTE NETTE		(835 873)	(9 231 434)
Dettes nettes au début de l'exercice		(18 711 476)	(9 480 042)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		(19 547 349)	(18 711 476)

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2021

	2021	2020
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	14 404 251	2 229 397
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	25 807 538	21 394 726
Perte sur cession	6 082	45 103
	40 217 871	23 669 226
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(3 973 288)	3 892 522
Transferts à recevoir	(7 940 200)	10 635 112
Stocks de fournitures	(208 403)	(660 373)
Créditeurs et frais courus	1 002 332	3 692 446
Revenus perçus d'avance	(150 024)	(119 174)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	1 523 019	1 722 700
Autres actifs non financiers	65 404	336 599
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	30 536 711	43 169 058
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(42 735 442)	(32 261 449)
Dépôt pour l'achat d'autobus	1 162 218	(939 974)
Produit de cession	6 598	51 888
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(41 566 626)	(33 149 535)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	52 761 000	24 144 000
Remboursement de la dette à long terme	(31 166 000)	(30 842 000)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	21 595 000	(6 698 000)
Augmentation nette de l'encaisse	10 565 085	3 321 523
Encaisse au début de l'exercice	27 997 451	24 675 928
Encaisse à la fin de l'exercice	38 562 536	27 997 451

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

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*.

Incidences résultant de la pandémie COVID-19

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) déclarait l'écllosion de la COVID-19 devenant une pandémie mondiale. Depuis, le virus continue de se propager au Canada et dans le monde. La pandémie de COVID-19 et les mesures prises en réaction à l'écllosion ont entraîné des perturbations temporaires importantes des activités de la Société. Cette dernière a pris et continuera de prendre des mesures à la suite de ces événements afin d'en minimiser les répercussions. Toutefois, à la date de mise au point définitive des états financiers, la durée et les incidences de la COVID-19 restent inconnues. Par conséquent, il est impossible d'estimer de façon fiable les incidences que la durée et la gravité de la pandémie pourraient avoir sur les résultats financiers, les flux de trésorerie et la situation financière de la Société pour les exercices futurs.

2. Sommaire des principales méthodes comptables

En tant qu'organisme public, la Société dresse ses états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Les principales méthodes comptables utilisées sont les suivantes :

a) Méthode de comptabilité

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

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

b) Estimations comptables

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

Les principales estimations comprennent la durée de vie utile des immobilisations, les provisions à l'égard des salaires et des avantages sociaux, 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 2021

2. Sommaire des principales méthodes comptables (Suite)

c) Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l'entente concernant les services de transport collectifs pour l'année 2021, la rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) correspond aux coûts réels des prestations du service de transport collectif sur le territoire de la Société, et ce, pour tenir compte du contexte particulier et spécifique de la crise de la COVID-19. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes.

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

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

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

d) Actifs financiers

Les actifs financiers sont comptabilisés au coût.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

e) Actifs non financiers

Les actifs non financiers sont, de par leur nature, employés pour fournir des services futurs. La Société comptabilise les immobilisations et certains actifs à titre d'actifs non financiers étant donné qu'ils peuvent servir à fournir des services dans des exercices ultérieurs.

Immobilisations

Coût et amortissement

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

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

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

Réduction de valeur

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

Stocks de fournitures

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

Autres actifs non financiers

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

f) Charges et passif au titre des avantages sociaux futurs

Régimes de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

Un passif est constaté dans les créditeurs et les frais courus pour des cotisations dues, non versées, à la fin de l'exercice de même que pour des cotisations à être versées dans les exercices subséquents relativement à des services déjà rendus.

Le régime de retraite des élus municipaux, auquel participe la Société, est comptabilisé comme un régime de retraite à cotisations déterminées.

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées

En plus des prestations de retraite, ces avantages comprennent notamment :

- Les avantages complémentaires de retraite, comme la couverture des soins de santé et l'assurance vie offertes aux retraités ;
- Les avantages postérieurs à l'emploi.

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

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

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées (suite)

Les gains et les pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants. L'amortissement débute dans l'exercice subséquent à celui de la constatation du gain ou de la perte.

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

g) Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Les dépenses constatées à taxer ou à pourvoir correspondent à des charges comptabilisées dans l'exercice, ou antérieurement, qui font l'objet d'un amortissement différé à des fins fiscales. Ils sont créés aux fins ci-dessous, à la suite d'un choix exercé par la Société, et amortis selon les durées indiquées par affectation aux activités de fonctionnement à des fins fiscales.

- Avantages sociaux futurs :
 - Pour le déficit constaté initialement au 1^{er} janvier 2007, dans le cas des régimes non capitalisés : le déficit n'est pas amorti;
 - À titre de mesure d'allègement, pour l'excédent de la charge de fonctionnement sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés : aucun amortissement n'est constaté.

h) Instruments financiers dérivés

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

3. Transferts des gouvernements fédéral et provincial

	2021	2021	2020
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Financement (intérêts)	1 948 654	1 229 381	1 611 670
Investissement			
Immobilisations	43 104 268	37 294 662	21 226 415
	45 052 922	38 524 043	22 838 085

4. Autres revenus

	2021	2021	2020
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Publicité	1 232 000	1 164 178	1 186 000
Revenus d'intérêts	277 498	130 341	163 529
Activités accessoires et autres revenus	49 000	134 025	129 051
	1 558 498	1 428 544	1 478 580

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

5. Débiteurs

	2021	2020
	\$	\$
Autorité régionale de transport métropolitain	3 279 235	60 132
Taxes à la consommation	1 802 369	1 646 039
Ville de Laval	315 659	525 414
Autres	2 258 550	1 450 940
	7 655 813	3 682 525

6. Transferts à recevoir

	2021	2020
	\$	\$
Gouvernement provincial		
Remboursement de la dette à long terme (a)	73 316 589	63 651 907
Immobilisations	11 121 620	8 441 025
Autres	375 416	388 912
Gouvernement fédéral		
Immobilisations	4 192 459	8 584 040
	89 006 084	81 065 884

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

7. Emprunt bancaire

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 15 000 000 \$, au taux préférentiel de 2,45 % (2,45% au 31 décembre 2020) et renégociable annuellement. Au 31 décembre 2021, la marge de crédit est inutilisée.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

8. Crédoiteurs et frais courus

	2021	2020
	\$	\$
Salaires et charges sociales	23 011 027	19 961 581
Fournisseurs et frais courus	8 167 395	10 407 927
Intérêts courus de la dette à long terme	339 344	300 282
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	419 947	921 472
	31 937 713	31 591 262

9. Dette à long terme

	2021	2020
	\$	\$
Obligations		
taux d'intérêt variant de 1,1 % à 2,9 % (1,1% à 2,9% en 2020)		
échéant de mai 2022 à juillet 2031	111 374 000	89 779 000
	111 374 000	89 779 000

La dette à long terme représente des obligations directes et générales de la Société. La *Loi sur les sociétés de transport en commun* prévoit que la Ville de Laval est garante des engagements et obligations de la Société, ce qui inclut la dette à long terme ainsi que l'emprunt bancaire contractés par la Société.

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

Année	\$
2022	17 233 000
2023	17 368 000
2024	16 242 000
2025	15 292 000
2026	19 373 000
1 à 5 ans	85 508 000
6 à 10 ans	25 567 000
11 ans et plus	299 000
	111 374 000

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

10. Passif au titre des avantages sociaux futurs

a) Description générale des régimes d'avantages sociaux

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

Les employés-cadres et non syndiqués de la Société participent au Régime de retraite des employés-cadres et non syndiqués de la Société de transport de Laval. Ce régime est un régime à prestations déterminées. Les participants et la Société se partagent le financement du régime par le versement de cotisations. Les prestations prévues au titre du régime de retraite sont principalement en fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des cinq meilleures années consécutives de rémunération.

Les employés-cadres et non syndiqués de la Société bénéficient également d'un programme d'allocation de retraite. Le programme d'allocation de retraite est un régime non capitalisé à prestations déterminées fournissant une rente supplémentaire à certains employés. Cette rente représente l'excédent de la rente déterminée au régime de retraite, sans tenir compte des limites fiscales imposées par la loi de l'impôt sur celle du régime de retraite en tenant compte de ces limites. Pour ce régime, seul l'employeur est responsable du financement.

L'évaluation la plus récente de ces régimes à prestations déterminées aux fins de la comptabilisation a été effectuée au 31 décembre 2018.

Les employés syndiqués de la Société couverts par les accréditations du Syndicat des chauffeurs de la Société de transport de Laval (CSN) et le Syndicat des employés de terminus de la Société de transport de Laval (SCFP) participent au Régime de retraite des chauffeurs d'autobus de la Société de transport de Laval, alors que les employés couverts par les accréditations du Syndicat des employés d'entretien de la Société de transport de Laval (CSN) et le Syndicat des employés de bureau de la Société de transport de Laval (CSN) participent au Régime de retraite des employés syndiqués de bureau et d'entretien de la Société de transport de Laval. Ces deux régimes, à des fins comptables, sont des régimes à cotisations déterminées. La contribution de la Société se limite à 8,25 % des salaires admissibles pour le Régime de retraite des employés syndiqués de bureau et d'entretien et à 9,0 % des salaires admissibles pour le Régime de retraite des chauffeurs d'autobus.

Les employés de la Société bénéficient également d'une gamme d'avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi qui comprennent, notamment, l'assurance vie, la couverture de soins de santé, un régime de continuation de salaire temporaire durant l'invalidité ainsi que le maintien des protections d'assurance lors de certaines absences prolongées. Ces avantages varient selon le groupe d'emploi dont l'employé fait partie.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

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

b) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2021	2020
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	7 069 500	6 943 419
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	(18 354 200)	(16 705 100)
	(11 284 700)	(9 761 681)

c) Charge de l'exercice

	2021	2020
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	2 970 500	2 677 500
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	2 174 700	1 768 100
Régime de retraite à cotisations déterminées	5 290 662	5 050 906
Régime de retraite des élus municipaux	22 466	24 136
	10 458 328	9 520 642

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

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

d) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régimes de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2021	2020	2021	2020
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	73 667 300	65 607 000	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(75 063 500)	(67 136 900)	(17 722 600)	(18 644 000)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(1 396 200)	(1 529 900)	(17 722 600)	(18 644 000)
Pertes (gains) actuarielles non amorties	8 465 700	8 473 300	(631 600)	1 938 000
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	7 069 500	6 943 400	(18 354 200)	(16 705 100)

e) Charge de l'exercice

	Régimes de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2021	2020	2021	2020
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	3 837 900	3 254 900	1 361 500	1 070 400
Cotisations salariales des employés	(1 913 400)	(1 621 200)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	1 025 600	1 011 300	547 300	327 600
Charge de l'exercice excluant les intérêts	2 950 100	2 645 000	1 908 800	1 398 000
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	3 871 900	3 561 400	265 900	370 100
Rendement espéré des actifs	(3 851 500)	(3 528 900)	-	-
Charge d'intérêts nette	20 400	32 500	265 900	370 100
Charge de l'exercice	2 970 500	2 677 500	2 174 700	1 768 100
Montant versé par l'employeur	3 096 600	1 689 500	525 600	1 033 400

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

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

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

Conciliation de l'actif au titre des avantages sociaux futurs du régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées

	2021	2020
	\$	\$
Actif au début de l'exercice	6 943 400	7 931 400
Charge de l'exercice	(2 970 500)	(2 677 500)
Cotisations versées par l'employeur	3 096 600	1 689 500
Actif à la fin de l'exercice	7 069 500	6 943 400

Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs des régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi

	2021	2020
	\$	\$
Passif au début de l'exercice	(16 705 100)	(15 970 400)
Charge de l'exercice	(2 174 700)	(1 768 100)
Prestations ou primes versées par l'employeur	525 600	1 033 400
Passif à la fin de l'exercice	(18 354 200)	(16 705 100)

g) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	Régimes de retraite et supplémentaires de retraite et à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2021	2020	2021	2020
	\$	\$	\$	\$
Solde au début de l'exercice	65 607 000	60 188 800	-	-
Rendement prévu des actifs des régimes	3 851 500	3 528 900	-	-
Gain actuariel sur le rendement des actifs des régimes	1 452 300	805 500	-	-
Cotisations de l'employeur	3 096 600	1 689 500	-	-
Cotisations des employés	1 913 400	1 621 200	-	-
Prestations versées	(2 253 500)	(2 226 900)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	73 667 300	65 607 000	-	-

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

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

h) Obligation au titre des prestations constituées

	Régimes de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2021	2020	2021	2020
	\$	\$	\$	\$
Solde au début de l'exercice	67 136 900	61 528 000	18 644 000	14 537 000
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	3 837 900	3 254 900	1 361 500	1 070 400
Prestations versées	(2 253 500)	(2 226 900)	(525 600)	(1 033 400)
Intérêts débiteurs sur obligation	3 871 900	3 561 400	265 900	370 100
Perte (gain) survenue dans l'exercice sur l'obligation	2 470 300	1 019 500	(2 023 200)	3 699 900
Solde à la fin de l'exercice	75 063 500	67 136 900	17 722 600	18 644 000

i) Principales hypothèses (taux pondérés)

Fin d'exercice	Régimes de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2021	2020	2021	2020
Taux d'actualisation	5.73%	5.73%	2.25%	1.35%
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%	3.00%	3.10%	3.10%
Taux d'inflation	2.00%	2.00%	2.10%	2.10%
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	s. o.	5.39%	5.57%
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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

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

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

Le 5 décembre 2014, le gouvernement du Québec a sanctionné la *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* (RLRQ, c. 15) (ci-après la « Loi »). La Loi vise la restructuration des régimes de retraite. Elle distingue les modalités d'application relativement au service accumulé avant le 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 dans le but de faire annuler cette Loi. Puisque l'issue de ces démarches est indéterminable, les incidences possibles de ces requêtes n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2021.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

11. Immobilisations

	<u>Solde au début</u>	<u>Addition</u>	<u>Cession / Ajustements</u>	<u>Solde à la fin</u>
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	24 566 032	51 996	20 232	24 597 796
Bâtiments	75 794 842	6 556 907	-	82 351 749
Véhicules	222 939 645	36 747 260	2 146 467	257 540 438
Ameublement et équipements de bureau	30 033 659	1 765 153	37 759	31 761 053
Machinerie, outillage et équipements	24 913 388	2 680 120	-	27 593 508
Terrains	<u>6 876 733</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>6 876 733</u>
	385 124 299	47 801 436	2 204 458	430 721 277
Immobilisations en cours	17 972 873	(5 721 875)	-	12 250 998
	<u>403 097 172</u>	<u>42 079 561</u>	<u>2 204 458</u>	<u>442 972 275</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	5 875 687	1 327 267	20 232	7 182 722
Bâtiments	26 494 810	1 840 633	-	28 335 443
Véhicules	156 042 916	19 011 385	2 133 787	172 920 514
Ameublement et équipements de bureau	21 254 284	2 016 578	37 759	23 233 103
Machinerie, outillage et équipements	<u>14 683 084</u>	<u>1 611 675</u>	<u>-</u>	<u>16 294 759</u>
	<u>224 350 781</u>	<u>25 807 538</u>	<u>2 191 778</u>	<u>247 966 541</u>
Valeur comptable nette	<u>178 746 391</u>			<u>195 005 734</u>

Au 31 décembre 2021, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 3 591 249 \$ (4 247 130 \$ au 31 décembre 2020), sont inscrites dans les créditeurs et les frais courus.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

12. Autres actifs non financiers

	2021	2020
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	1 358 383	2 520 601
Frais payés d'avance	491 566	556 970
	1 849 949	3 077 571

13. Engagements

Au 31 décembre 2021, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

a) Contrat d'acquisition d'autobus hybrides

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 2021 à 2024.

Afin de s'aligner avec les orientations du gouvernement provincial pour accélérer le rythme d'électrification, le nombre d'acquisitions d'autobus hybrides est revu à la baisse. La révision du calendrier de production est sans incidences financières.

La société s'est engagée à payer 21 931 796 \$ pour l'acquisition de 15 autobus hybrides pour l'année 2022 et à effectuer l'acquisition de 18 autobus hybrides pour un montant total de 26 318 155 \$ en 2024. Ces dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 90% pour un total de 19 738 616 \$ pour l'année 2022 et à confirmer pour l'année 2024.

b) Contrats de services pour le transport des personnes handicapées

Dans le cadre de ses opérations de transport adapté, la Société a octroyé deux contrats de services, soit un premier en 2018 pour le transport par minibus et un second en 2011 pour le transport par taxi collectif. Le contrat pour le transport par minibus se termine le 31 décembre 2023 et comporte des options de prolongation d'une durée de 5 ans, allant du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2028.

Le contrat pour le transport par taxi collectif peut être résilié avec un préavis de 12 mois. Les contrats totalisent une valeur de 9,3 M\$ pour l'année 2022, soit 5 M\$ pour le transport par minibus et 4,3 M\$ pour le transport par taxi collectif.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

13. Engagements (suite)

c) Contrats d'approvisionnement en carburant

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la STM pour négocier des contrats d'approvisionnement en carburant auprès du fournisseur. Ce contrat comporte une durée prédéterminée. La Société a également mandaté le ministère des Finances pour négocier des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières afin d'atténuer les effets de fluctuations du prix du carburant sur le marché jusqu'en décembre 2023. La Société s'est engagée à payer une quantité de 18 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 9,8 M\$.

d) Boîtes à perception pour autobus

La Société a mandaté la STM pour procéder à l'acquisition et l'entretien de 57 boîtes de perception pour les autobus entre 2022 et 2030. Les contrats ont une durée de 4 ans et 5 ans, avec la possibilité de 3 périodes additionnelles de 24 mois chacune. La Société s'engage à payer un montant de 1,9 M\$ et 1,2 M\$ si les périodes additionnelles sont exercées, pour un total de 3,1 M\$.

L'échéancier, selon le calendrier prévu d'acquisitions, s'établit ainsi :

	\$
2022	735 671
2023	69 221
2024	69 221
Contingences applicables aux années 2022 à 2030	1 062 112
	1 936 225
Années d'option 2025	505 552
2026	188 220
2027	510 887
	1 204 659
Total	3 140 884

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

13. Engagements (suite)

d) Boîtes à perception pour autobus (suite)

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 75% pour un total estimé de 2,4 M\$.

L'échéancier, selon le calendrier prévu d'acquisitions, s'établit ainsi :

	\$
2022	551 753
2023	51 916
2024	51 916
Contingences applicables aux années 2022 à 2030	796 584
	1 452 169
Années d'option 2025	379 164
2026	141 165
2027	383 165
	903 494
Total	2 355 663

e) Valideurs pour les autobus

La Société a mandaté la STM pour procéder à l'acquisition de 46 valideurs pour les autobus entre 2022 et 2024 pour un total de 0,3 M\$. La Société s'engage à payer un montant de 102 883 \$ en 2022 et un montant de 198 631 \$ pour les contingences applicables aux années 2022 à 2024, pour un total de 0,3 M\$.

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions à 75%, selon un échéancier équivalent, pour un total estimé de 0,2 M\$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

13. Engagements (suite)

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

À la suite à l'entente conclue avec l'ARTM pour la délégation de l'opération et de l'entretien des équipements métropolitains à la STL, un contrat de gestion, d'entretien et de maintenance des terminus Cartier, Montmorency et le Carrefour est requis. Le contrat a commencé le 1^{er} août 2018 et s'est terminé le 31 juillet 2021, avec la possibilité de 2 périodes additionnelles chacune d'une durée d'un an. La Société a décidé d'exercer son année d'option en 2022. Conséquemment, la STL s'engage à payer un montant de 1,8 M\$ selon le contrat et 1,1 M\$ si la deuxième année d'option est exercée, pour un total de 2,9 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		<u>\$</u>
Contrat	2022	1 812 661
Année d'option	2023	1 069 620
		<u>2 882 281</u>

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 sur le territoire de Laval à la Société. Le contrat est d'une durée de 3 ans avec deux options d'un an pour les années 2021 à 2023. La Société a décidé d'exercer son année d'option en 2022. Conséquemment, la STL s'engage à payer un montant de 0,8 M\$ selon le contrat et 0,4 M\$ si la deuxième année d'option est exercée, pour un total de 1,2 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		<u>\$</u>
Contrat	2022	767 105
Année d'option	2023	387 350
		<u>1 154 455</u>

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

13. Engagements (suite)

h) Construction du garage – Phase IV

L'agrandissement du garage est une condition essentielle d'électrification de la flotte d'autobus de la Société. La capacité actuelle de son garage sera atteinte en 2022-2023. Les activités d'électrification de sa flotte d'autobus débuteront à partir de 2025.

Dans le cadre de l'agrandissement du garage, la Société a octroyé des contrats à des firmes spécialisées en construction. Les contrats ont une durée de 5 ans. L'un des contrats inclut une option de prolongation d'une durée d'un an pour l'année 2026. La Société s'engage à payer 8,7 M\$ pour les contrats ainsi qu'un montant de 0,009 M\$ si l'option de prolongation d'un an est exercée, pour un total de 8,7 M\$.

L'échéancier, selon le calendrier prévu, s'établit ainsi :

		\$
	2022	3 462 841
	2023	2 183 776
	2024	2 004 222
	2025	1 054 188
		8 705 027
Année d'option	2026	8 515
		8 713 542

En outre les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 75% pour un total estimé de 6,5 M\$.

L'échéancier, selon le calendrier prévu, s'établit ainsi :

		\$
	2022	2 597 131
	2023	1 637 832
	2024	1 503 167
	2025	790 641
		6 528 771
Année d'option	2026	6 386
		6 535 157

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

13. Engagements (suite)

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

La société a loué des locaux temporaires, auprès de Placement Auchebel Ltée, afin de répondre aux besoins d'espaces supplémentaires en attendant la construction du nouveau garage, dont la livraison est prévue en 2024. La durée du bail est de 4 ans, avec la possibilité d'une option d'un an, pour une valeur totale de 2 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2022	618 887
	2023	625 017
	2024	312 507
		1 556 411
Années d'option	2024	244 363
	2025	244 363
		2 045 137

j) Remplacement de la solution de paiement dans les autobus

La Société a octroyé à Flowbird SAS un contrat d'une durée de 5 ans pour l'implantation d'une solution de paiement sans contact à bord des autobus pour, avec la possibilité de deux options d'un an pour les années 2026 et 2027, pour une valeur totale de 2,1 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2022	529 398
	2023	529 398
	2024	260 356
	2025	260 356
		1 579 508
Années d'option	2026	282 984
	2027	282 984
		2 145 476

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

13. Engagements (suite)

j) Remplacement de la solution de paiement dans les autobus (suite)

En outre les dépenses admissibles feront l'objet de subventions à 100% pour un total estimé de 2,1 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		<u>\$</u>
Contrat	2022	529 398
	2023	529 398
	2024	260 356
	2025	260 356
		<u>1 579 508</u>
Années d'option	2026	282 984
	2027	282 984
		<u>2 145 476</u>

14. Droits contractuels

En plus des droits contractuels dans le cadre des engagements présentés à la note no 13 a), 13d), 13e) 13h) et 13j), la Société a conclu des ententes à long terme pour des revenus publicitaires pour un montant de 19,8 M\$.

L'échéancier des droits contractuels s'établit ainsi :

	<u>\$</u>
2022	1 290 400
2023	1 341 400
2024	1 394 800
2025	1 450 600
2026	1 508 800
2027-2034	12 838 200
	<u>19 824 200</u>

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2021

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 1^{er} juin 2021.

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

16. Opérations entre apparentés

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

17. Instruments financiers

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

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

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2021

Émission			Taux d'intérêt	Échéance	Solde	
Date	Numéro	Montant			2021	2020
		\$	%		\$	
2016-04-13	50	21 327 000	1.8244	2021	-	13 466 000
2016-11-09	51	20 523 000	1.5923	2021	-	7 100 00
2017-05-09	52	4 649 000	1.7718	2022	2 907 000	3 356 00
2017-11-15	53	18 534 000	2.2347	2022	11 482 000	13 324 000
2018-07-24	54	9 984 000	2.7205	2023	6 760 000	7 868 000
2018-12-11	55	11 841 000	2.9108	2023	7 066 000	8 710 000
2019-05-13	56	3 458 000	2.4283	2024	2 500 000	2 986 000
2019-10-15	57	10 196 000	2.3745	2024	7 460 000	8 845 000
2020-05-12	58	9 096 000	1.5283	2025	7 461 000	9 096 000
2020-12-15	59	15 048 000	1.1300	2025	12 977 000	15 048 000
2021-05-06	60	32 594 000	1.1418	2026	32 594 000	-
2021-07-09	61	15 000 000	1.7235	2031	15 000 000	-
2021-12-09	62	5 167 000	1.8532	2026	5 167 000	-
					111 374 000	89 779 000

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2021

	2021 Budget	2021 Réel	2020 Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	114 566 753	114 482 537	109 071 772
Carburant	6 953 978	5 869 977	6 528 914
Contrats de transport adapté	10 827 742	7 967 044	7 726 406
Entretien et réparations des véhicules	7 470 915	6 164 347	6 057 455
Honoraires et contrats	6 669 096	6 069 636	4 980 421
Entretien et réparations des bâtiments et des équipements	4 645 258	3 835 190	3 134 294
Services publics	1 729 035	1 460 183	1 343 860
Assurances, taxes et immatriculations	1 602 189	1 612 131	1 428 466
Matériel et fournitures	958 737	490 695	438 149
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	288 325	212 541	505 040
Location	816 178	629 469	363 391
Dépenses imprévues	2 497 547	-	-
Intérêts et frais de financement	3 519 351	2 687 533	2 601 086
Contrats de gestion déléguée	4 051 750	3 582 757	3 580 630
Amortissement des immobilisations	27 999 000	25 807 538	21 394 726
	<u>194 595 854</u>	<u>180 871 578</u>	<u>169 154 610</u>

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2021

	2021 Budget	2021 Réal	2020 Réal
	\$	\$	\$
Revenus			
Autorité régionale de transport métropolitain	157 077 731	147 608 041	139 488 766
Contrats de gestion déléguée	8 303 700	7 715 201	7 578 576
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	1 948 654	1 229 381	1 611 670
Autres revenus	1 558 498	1 428 544	1 478 580
	168 888 583	157 981 167	150 157 592
Charges			
Transport régulier	117 179 782	110 115 807	106 983 249
Administration générale	23 209 503	25 490 157	21 883 305
Transport adapté	11 894 471	9 055 342	8 713 668
Contrats de gestion déléguée	8 303 700	7 715 201	7 578 576
Intérêts et frais de financement	3 511 851	2 687 533	2 601 086
Dépenses imprévues	2 497 547	-	-
Amortissement des immobilisations	27 999 000	25 807 538	21 394 726
	194 595 854	180 871 578	169 154 610
Déficit de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(25 707 271)	(22 890 411)	(18 997 018)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession	44 400	6 598	51 888
Amortissement	27 999 000	25 807 538	21 394 726
Perte sur cession	-	6 082	45 103
	28 043 400	25 820 218	21 491 717
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	553 316	418 354	364 479
Remboursement de la dette à long terme	(3 905 547)	(3 690 329)	(3 359 768)
	(3 352 231)	(3 271 975)	(2 995 289)
Affectations			
Activités d'investissement	(681 500)	(769 955)	(665 564)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	1 100 202	(596 277)	(131 974)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	597 400	1 708 400	767 100
	1 016 102	342 168	(30 438)
	25 707 271	22 890 411	18 465 990
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	(531 028)

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2021

	2021	2021	2020
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	43 104 268	37 294 662	21 226 415
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	43 104 268	37 294 662	21 226 415
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Infrastructures	(8 669 000)	(589 906)	(917 048)
Bâtiments	(20 236 000)	(5 847 339)	(7 213 626)
Véhicules	(31 644 000)	(32 804 440)	(19 812 394)
Ameublement et équipements de bureau	(884 000)	(983 722)	(1 233 732)
Machinerie, outillage et équipements	(6 072 000)	(1 854 154)	(2 512 000)
	(67 505 000)	(42 079 561)	(31 688 800)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	19 907 934	15 202 293	2 090 553
Affectations			
Activités de fonctionnement	681 500	769 955	665 564
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	3 811 298	1 072 302	741 580
	4 492 798	1 842 257	1 407 144
	(43 104 268)	(25 035 011)	(28 191 103)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	12 259 651	(6 964 688)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2021

	2021	2020
	\$	\$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	29 768 135	30 244 160
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(19 232 800)	(17 524 400)
Financement des investissements en cours	14 042 696	1 783 045
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	156 948 323	152 619 298
	181 526 354	167 122 103

VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS

Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés

Excédent de fonctionnement affecté	28 577 963	29 119 236
Fonds réservés		
Fonds de roulement	1 180 000	1 114 752
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	10 172	10 172
	1 190 172	1 124 924
	29 768 135	30 244 160

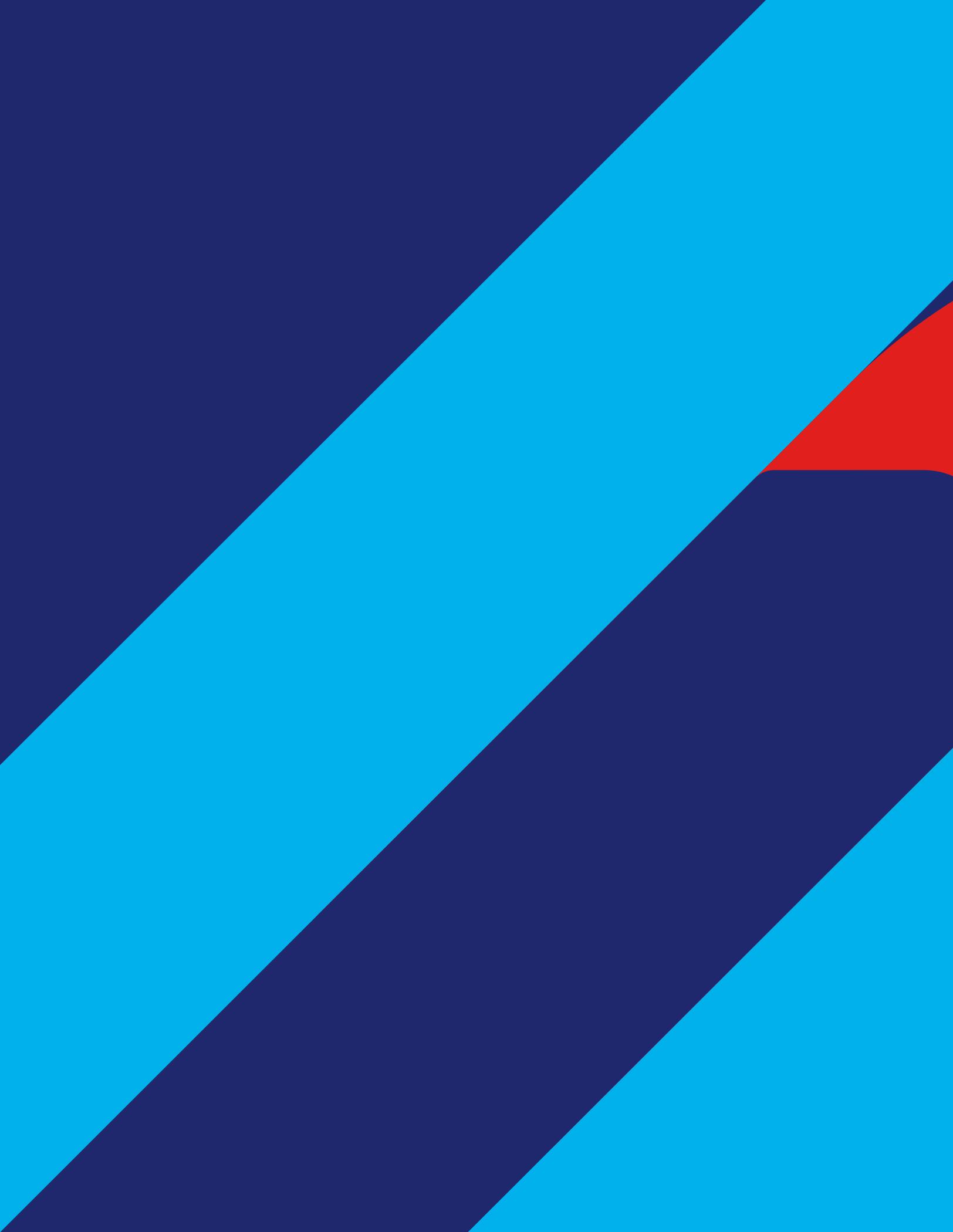
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(10 766 100)	(9 057 700)
	(19 232 800)	(17 524 400)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ (SUITE)

Au 31 décembre 2021

	2021	2020
	\$	\$
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	19 020 909	5 134 674
Investissements à financer	(4 978 213)	(3 351 629)
	14 042 696	1 783 045
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actif		
Immobilisations	195 005 734	178 746 391
Éléments de passif		
Dettes à long terme	111 374 000	89 779 000
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(73 316 589)	(63 651 907)
	38 057 411	26 127 093
	156 948 323	152 619 298





Production :
Direction des communications
et du marketing - Été 2022

Création graphique :
Tam-Tam\TBWA

Société de transport de Laval

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

450 662-5400
STLaval.ca

Dépôt légal
3^e trimestre 2022
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0835-460X