

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2014

PRENDRE LE VIRAGE
DE LA MOBILITÉ DURABLE

UNE VOLONTÉ PARTAGÉE



TABLE DES MATIÈRES

L'ANNÉE 2014 EN CHIFFRES	4
MOT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	7
MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL.....	8
CONSEIL D'ADMINISTRATION	9
COMITÉ DE DIRECTION	10
INDICATEURS DE PERFORMANCE – AN 2.....	12
RÉALISATIONS 2014	13
EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS DE LA STRATÉGIE 1 : DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICE ATTRAYANTE ET COMPÉTITIVE	16
EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS DE LA STRATÉGIE 2 : REPENSER NOTRE VISION DE LA MOBILITÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN	19
EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS DE LA STRATÉGIE 3 : FAIRE DE LA STL UNE ENTREPRISE PLUS ÉCORESPONSABLE	20
EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS DE LA PREMIÈRE CONDITION DE RÉUSSITE : SE DONNER LES MOYENS FINANCIERS	22
EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS DE LA DEUXIÈME CONDITION DE RÉUSSITE : VISER L'EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE	24
AUTRES FAITS SAILLANTS 2014.....	32
ÉTATS FINANCIERS	38

L'ANNÉE 2014 EN CHIFFRES



LA STL		2012	2013	2014
Budget		118 446 000 \$	119 249 000 \$	128 572 000 \$
Employés	Chauffeurs	544	553	570
	Entretien	108	105	110
	Bureau non syndiqués*	132	129	136
	Bureau syndiqués	60	62	64
	Centre contact clients	7	8	7
	Total	851	857	887
Assemblées du conseil d'administration	Ordinaires	11	11	11
	Extraordinaires	8	11	12
	Résolutions	175	219	225

* Excluant les membres du conseil d'administration, la brigade d'information et les étudiants

LE RÉSEAU		2012	2013	2014
ABRIBUS		460	456	481
TERMINUS		5	5	5
INFOBUS (HORAIRE À L'ARRÊT)		1 392	1 392	1 421
AFFICHEURS STL Synchro AUX ARRÊTS		84	84	84
AFFICHEURS STL Synchro DANS LES AUTOBUS		241	241	257
POINTS DE VENTE		47	46	47

CLIENTS	2012	2013	2014
PAR JOUR	56 390 (366 jours)	58 549	59 080 (366 jours)
TOTAL	20 638 802	21 370 324	21 564 250



KILOMÉTRAGE

12 865 590

TRANSPORT RÉGULIER		2012	2013	2014
KILOMÉTRAGE PARCOURU		12 579 253	12 636 681	12 865 590
HEURES D'OPÉRATION		501 319	514 094	519 355
RÉSEAU	en kilomètre	1 372	1 405	1 403
LIGNES		44	44	44
ARRÊTS		2 614	2 660 (incluant les quais d'embarquement)	2 662
AUTOBUS		260	270	286
BIODIESEL	en litre	8 438 965	8 695 743	8 766 973

TRANSPORT ADAPTÉ		2012	2013	2014
DÉPLACEMENTS		361 724	382 025	417 448
CLIENTS :		5 099	5 920	6 465
✓ NOUVEAUX		821	716	888
✓ TOTAL		5 920	6 465	7 119
PLAINTES		597	658	572

2014

TAXIS COLLECTIFS	2012	2013	2014
LIGNES	8	7	7
DÉPLACEMENTS	52 133	56 904	63 872

TRANSPORT SCOLAIRE INTÉGRÉ	2012	2013	2014
DÉPLACEMENTS/JOUR	8 300	9 800	10 000
VOYAGES	176	215	223
LIGNES	95	112	118



SITE INTERNET (visites)
.....
3 326 764

LA STL EN LIGNE		2012	2013	2014
SITE INTERNET : stl.laval.qc.ca	Visites	2 739 924	2 880 772	3 326 764
	Visiteurs uniques	1 151 948	1 148 749	1 227 456
CHRONOBUS	Appels logés	543 033	492 285	433 375
TÉLÉCHARGEMENTS	iPhone	23 169	25 491	21 181
	Android	11 980	16 212	18 139
ABONNÉS	Ma STL	21 470	31 127	37 471
	Facebook	2 497	3 200	3 783
	Twitter	981	1 524	1 947

ALERTE AU SMOG	2012	2013	2014
NOMBRE DE JOURS À 1 \$	0	4	1
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	–	18 304	1 532
HAUSSE EN POURCENTAGE	–	7,41 %	5,48 %



MOT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

LES LAVALLOIS SONT DE PLUS EN PLUS NOMBREUX À UTILISER LE TRANSPORT COLLECTIF

De 2008 à 2013, selon les résultats de la 10^e édition de l'enquête O-D (Origine-Destination) réalisée à l'automne 2013, Laval a connu une augmentation de l'usage du transport collectif de 28 %, comparativement à 10 % pour l'ensemble de la région métropolitaine. Il est intéressant de noter que, depuis les cinq dernières années, la population du territoire de Laval a connu une croissance plus rapide que celle de son parc automobile, un fait unique dans la région de Montréal.

Quant à la part de marché du transport collectif, elle est en hausse de deux points. S'établissant à 18 % en 2008, elle est maintenant à 20 %, ce qui signifie qu'un Lavallois sur cinq se déplace désormais en transport collectif en pointe du matin.

Ces données réaffirment la tendance déjà enregistrée lors de la dernière enquête de 2008, à l'effet que l'arrivée du métro en 2007, combinée à l'augmentation de service de la STL, répond aux besoins de déplacement des Lavallois.

Forte de ces résultats, la STL a donc poursuivi ses efforts en 2014, et l'année s'est inscrite dans la lignée de celles qui l'ont précédée : riche, significative, mais aussi porteuse d'avenir puisqu'elle a permis de jeter les bases de nombreux projets qui verront leur aboutissement au cours des prochaines années.

Cette année s'inscrira également comme ma première complète à la barre du conseil d'administration. Avec les autres membres, j'ai réaffirmé ma volonté de faire la promotion du transport collectif sur le territoire lavallois et de tout mettre en œuvre pour faire de celui-ci une véritable alternative à l'automobile, avec l'objectif de réduire les émissions de GES (gaz à effet de serre) reliées au transport de personnes.

À cet égard, le conseil d'administration et la Ville de Laval ont apporté, tout au long de l'année, leur soutien à la réalisation du Plan stratégique 2013-2022 de même qu'au Plan d'affaires 2013-2015 de la STL. La hausse de 10 % de la contribution municipale au transport collectif entre les années 2013 et 2015 en est d'ailleurs un exemple concret.

Les initiatives tarifaires mises en place en 2014 s'inscrivent, d'ailleurs, parfaitement dans cette démarche. Avec l'introduction du titre *Horizon 65+*, la STL est devenue la seule société de transport au Canada à permettre à ses résidents de 65 ans et plus de circuler gratuitement, sans contrainte et sans avoir à se soucier du volet monétaire. Une augmentation de 33 % de l'achalandage démontre bien que l'introduction de ce titre répondait à un réel besoin pour les personnes de plus de 65 ans.

Elle a aussi lancé le titre Xtra destiné aux jeunes bénéficiant du tarif réduit et voyageant sur son territoire, pour les inciter à se déplacer en autobus durant la période estivale. Là encore, l'achalandage de cette clientèle sur le réseau a pratiquement doublé (+93 %).

Outre les innovations qu'elle apporte à son réseau, la STL devra continuer, au cours des prochaines années, à maintenir ses infrastructures et ses équipements. C'est à cette condition qu'elle pourra continuer à offrir un service fiable et de qualité de même qu'une expérience client à la hauteur des attentes des Lavallois.

Car si elle veut changer leurs habitudes de déplacement et, ainsi, augmenter son achalandage de 40 %, tout en réduisant ses GES de 25 %, des objectifs ambitieux mais à sa portée, elle devra continuer à déployer constamment les efforts nécessaires afin d'optimiser la qualité des services qu'elle offre à la population.

À titre de nouveau président du conseil d'administration, je suis particulièrement fier de pouvoir mettre l'épaule à la roue, afin de relever ces défis enrichissants et valorisants. Pour ce faire, je sais que je peux compter sur une équipe expérimentée et aguerrie qui travaille avec constance et persévérance pour que Laval puisse passer du transport collectif à la mobilité durable.

David De Cotis
Président du conseil d'administration



MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

DU TRANSPORT COLLECTIF À LA MOBILITÉ DURABLE – AN 2

En 2014, l'achalandage de la STL a crû de 0,91 %, alors que la croissance moyenne des autres sociétés de transport de la région métropolitaine se situait à près de 0 %. Notre achalandage aura donc été d'environ 20 millions de déplacements.

À l'an 2 de la réalisation de notre Plan d'affaires 2013-2015, dont les objectifs sont en lien avec notre Plan stratégique 2013-2022, nous avons posé les jalons de nombreux projets qui verront leur aboutissement au cours des années à venir.

L'année 2014 s'est donc avérée une année charnière à de nombreux points de vue.

Nous avons, notamment, poursuivi notre réflexion visant l'optimisation à court, moyen et long terme de notre réseau; développé un plan quinquennal pour le maintien de notre patrimoine; analysé des modes de propulsion pour nos prochains véhicules moins dommageables pour l'environnement; poursuivi notre programme d'amélioration continue du transport; terminé le développement d'un environnement géomatique. En bref, nous avons mis la table pour préparer l'arrivée des grands projets qui transformeront le visage du transport collectif à Laval, au cours des prochaines années.

Parmi ceux-ci, figure le programme des MPB (Mesures préférentielles pour bus), dont la réalisation s'est accélérée grâce à la subvention accordée par le MTQ (ministère des Transports du Québec), qui subventionne à 100 % l'ensemble de nos projets, ce qui représente un montant pouvant atteindre 36 M\$. L'implantation de ce programme constituera le principal projet d'amélioration du service d'ici 2016.

De son côté, l'optimisation de notre réseau se concrétisera dès 2015 avec des modifications fines à quatre circuits, qui permettront de bonifier le service en fonction de la demande et de l'achalandage.

Au cœur des moyens que nous prenons pour soutenir nos développements, s'inscrivent deux grandes conditions de succès: se donner les moyens financiers en agissant aux différents paliers de gouvernement et viser l'excellence opérationnelle. Nous atteignons celles-ci en mettant en place les meilleures pratiques, en maintenant et développant nos actifs et en misant sur une main-d'œuvre qualifiée et mobilisée.

À cet effet, le deuxième sondage sur la mobilisation dans l'entreprise a révélé des résultats impressionnants, avec une avancée de dix points en un an.

La poursuite du PACT (Programme d'amélioration continue du transport) a, notamment, contribué à ce résultat. Le 3 septembre 2014, le conseil d'administration a adopté une résolution d'appui à ce programme qui, outre l'augmentation de la mobilisation et de la contribution des employés, vise également à renforcer la qualité de notre service en l'axant sur la promesse client. Les termes de cette promesse ont été revus en 2014, avec l'objectif de relancer la Garantie qualité auprès de la clientèle au début de 2016.

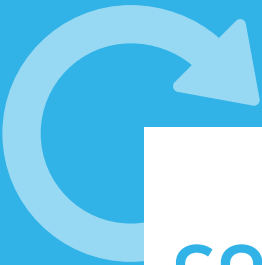
Les travaux de rénovation et d'agrandissement de la phase 2, touchant les espaces administratifs, ont par ailleurs débuté en 2014 et permettront de répondre à nos besoins pour les quinze prochaines années.

Nous avons également préparé la phase 3 des travaux d'agrandissement du garage qui devrait, à terme, accueillir 60 autobus supplémentaires.

Finalement, le lancement de notre nouvelle image de marque a frappé tant l'imaginaire des employés que de notre clientèle. *Le sens commun* prend toute sa signification dans un monde où les choix des modes de transport ont une importance capitale sur les générations actuelles et futures. Avec cette nouvelle signature et ce nouveau logo qui arrivent à un moment stratégique, alors que les projets de mesures préférentielles modifieront bientôt significativement le réseau, le moment était bien choisi pour marquer le changement par une image forte, reflétant toute l'importance de la STL dans le paysage lavallois.

En terminant, je tiens à remercier les membres du conseil d'administration pour leur appui de même que tous nos employés qui ont travaillé avec rigueur, talent et efficacité à l'an 2 de notre Plan d'affaires. Ils sont, avec nos clients, les plus grands acteurs du changement.

Guy Picard
Directeur général



CONSEIL D'ADMINISTRATION



DAVID DE COTIS
Président et conseiller
municipal de Saint-Bruno



GILBERT DUMAS
Vice-président
et conseiller municipal
de Marc-Aurèle-Fortin



RAYNALD ADAMS
Administrateur et conseiller
municipal de Renaud



**JOCELYNE FRÉDÉRIC-
GAUTHIER**
Administratrice et conseillère
municipale d'Auteuil



MICHEL POISSANT
Administrateur et conseiller
municipal de Vimont



MICHEL REEVES
Administrateur et
représentant des usagers
du transport régulier



STEVE BLETAS
Administrateur et
représentant des usagers
du transport adapté



COMITÉ DE DIRECTION



GUY PICARD
Directeur général



SYLVAIN YELLE
Directeur principal –
Exploitation



PIERRE LAVIGUEUR
Directeur principal –
Développement, commer-
cialisation et innovation



PIERRE CÔTÉ
Secrétaire corporatif
et directeur –
Affaires juridiques
et approvisionnement



**MARIE-CÉLINE
BOURGAULT**
Directrice – Communications
et marketing



KATHY DUMORTIER
Directrice et trésorière –
Administration et
planification d'entreprise



RICHARD D'AMOUR
Directeur – Transport
et qualité du service



SYLVAIN BOUCHER
Directeur – Entretien
et ingénierie



CHRISTINE GAUVREAU
Directrice – Planification
et développement



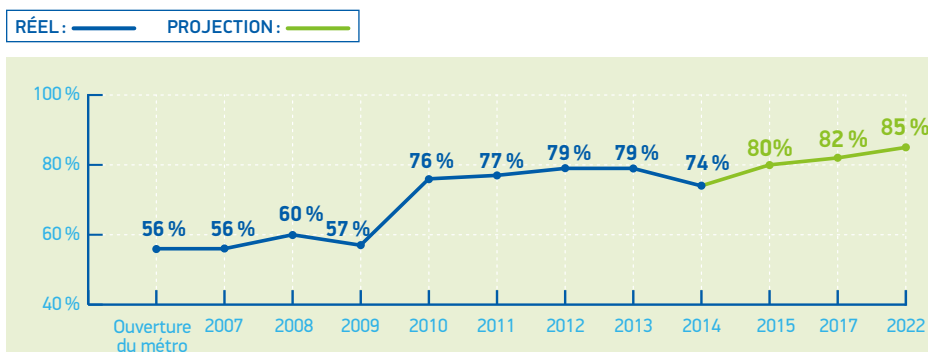
JOSÉE PRUD'HOMME
Directrice – Ressources
humaines



INDICATEURS DE PERFORMANCE – AN 2

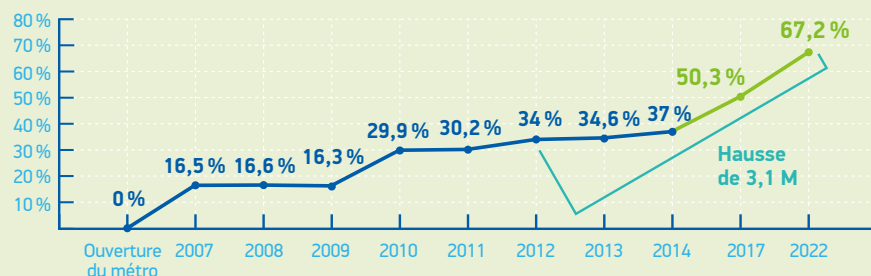
1

INDICE DE SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE



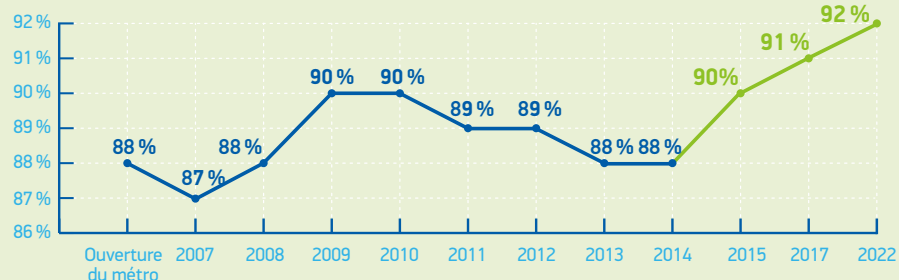
2

ACCROISSEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE DEPUIS L'OUVERTURE DU MÉTRO (KM COMMERCIAUX)



3

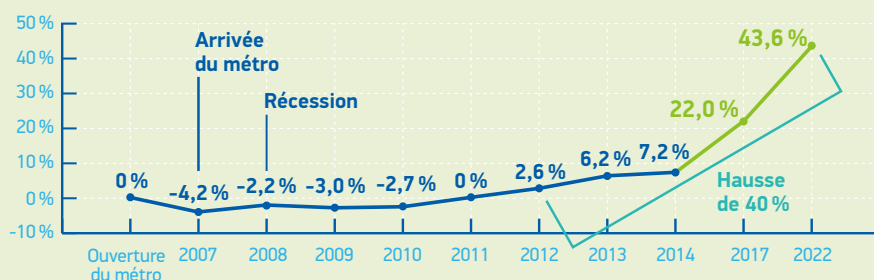
PONCTUALITÉ*



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

4

POURCENTAGE D'AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE DEPUIS L'OUVERTURE DU MÉTRO



RÉALISATIONS 2014

PLAN D'AFFAIRES 2013-2015

STRATÉGIE 1

DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICE ATTRAYANTE ET COMPÉTITIVE

AXES D'INTERVENTION PRIORITAIRES	RÉALISATIONS 2014
1.1 DÉVELOPPER, OPTIMISER ET INTÉGRER LES SERVICES	Réalisation d'une étude de préemption pour les feux de circulation
	Mise en place de solutions visant à atténuer les impacts des chantiers routiers
1.2 AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT	Renforcement de l'image de marque par la révision des normes graphiques internes et externes
	Lancement du nouveau site Internet
	Remplacement de 68 abribus

AVEC LA STL,
VOS DÉPLACEMENTS
N'AURONT JAMAIS ÉTÉ
AUSSI FACILES!



STRATÉGIE 2

REPENSER NOTRE VISION DE LA MOBILITÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

AXES D'INTERVENTION PRIORITAIRES	RÉALISATIONS 2014
2.2 METTRE EN PLACE DES SOLUTIONS ÉCOÉNERGÉTIQUES ET INNOVANTES	Acquisition et installation de supports à vélos sur l'ensemble des véhicules du parc
	Poursuite et renforcement des activités de recyclage dans le but de maintenir la certification ICI ON RECYCLE!

STRATÉGIE 3

FAIRE DE LA STL UNE ENTREPRISE PLUS ÉCORESPONSABLE

AXES D'INTERVENTION PRIORITAIRES

RÉALISATIONS 2014

3.1 RÉDUIRE LA CONSOMMATION DU PARC D'AUTOBUS DE LA STL

Étude de *benchmarking* sur les technologies
de propulsion auprès des exploitants

Intégration dans le parc de la première série d'autobus hybrides

Fin du projet pilote *Autobus électrique*



CONDITIONS DE RÉUSSITE

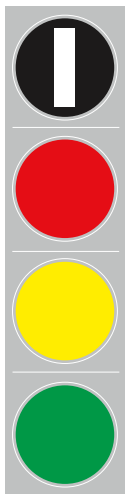
CONDITION 1 SE DONNER LES MOYENS FINANCIERS

AXES D'INTERVENTION PRIORITAIRES	RÉALISATIONS 2014
1.1 AGIR GLOBALEMENT AUX TROIS PALIERS DE GOUVERNEMENT NATIONAL, RÉGIONAL ET LOCAL	Implantation et suivi des nouvelles initiatives tarifaires : titres <i>XTRA</i> et <i>Horizon 65+</i>

CONDITION 2 VISER L'EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

AXES D'INTERVENTION PRIORITAIRES	RÉALISATIONS 2014
2.1 METTRE EN PLACE LES MEILLEURES PRATIQUES	Amélioration continue et formation à l'entretien
	Interface cartographique (SIG)
	Révision des processus de montage des assignations
	Canevas pour les devis et guide pour les systèmes de pondération
	Formation sur la gestion du changement
2.2 MISER SUR UNE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE ET MOBILISÉE	Phase II du sondage de mobilisation
	Implantation et déploiement de la marque employeur
	Codéveloppement
	Revue des profils de compétences
	Certification <i>Entreprise en santé</i>
	Amélioration du niveau de participation et d'implication des employés
2.3 MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES ACTIFS	Maintien du patrimoine
	Migration vers Windows 7
	Audit CTQ-SAAQ
	Réfection du quai de déchargement au magasin

EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS DE LA STRATÉGIE 1 : **DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICE ATTRAYANTE ET COMPÉTITIVE**



1.1 DÉVELOPPER, OPTIMISER ET INTÉGRER LES SERVICES

Étude de préemption

Dans le cadre du programme des MPB (Mesures préférentielles pour bus), la STL a réalisé une étude (avant-projet/plan et devis) pour l'installation d'équipements de préemption à bord du parc d'autobus (331 véhicules et 5 pièces de rechange) de même que dans les contrôleurs de feux (128 feux et 5 pièces de rechange).

Les objectifs visés par l'avant-projet étaient les suivants :

- évaluer les bénéfices générés par les technologies de priorité pour autobus dans un contexte réel d'opération ;
- démontrer la pertinence d'implanter des projets de MPB à Laval ;
- acquérir des connaissances permettant aux employés de la Ville de Laval et de la STL de comprendre le fonctionnement de cette technologie.

Ultimement, le déploiement permanent de MPB vise à permettre :

- l'amélioration des temps de parcours ;
- la réduction du temps d'attente des autobus aux intersections ;
- l'augmentation de la fiabilité et de la qualité du service ;
- rendre le service de la STL plus attrayant et compétitif avec l'automobile.

Résultats

Les résultats des tests réalisés sur le boulevard Le Corbusier se comparent à ceux des autres grandes villes d'Amérique du Nord. Avec un gain de temps moyen d'environ 8 % en pointe du matin, les avantages usagers et opérateurs cumulés à cette période justifient à eux seuls la nécessité d'investir davantage dans les MPB à Laval.

De plus, la projection des résultats sur l'ensemble des grands axes démontre que les MPB permettront à la STL d'être plus compétitive, sans compter que l'ajout de plusieurs voies réservées l'aidera à aller chercher des gains supplémentaires.

Le projet a aussi permis aux employés de la Ville de Laval et de la STL de démystifier cette technologie, tant au point de vue physique (équipements) que fonctionnel (paramètres, algorithme, stratégies de priorité), permettant ainsi d'avoir une certaine autonomie dans l'installation et la gestion de ce genre de système.

Un plan d'installation et un devis ont donc été préparés pour une implantation d'ici 2016.

Solutions pour atténuer les impacts des chantiers routiers

En 2014, dans le contexte des mesures de mitigation mises en place pour atténuer les impacts des différents chantiers routiers sur les Lavallois, la STL a offert un total de 57 voyages supplémentaires.

Davantage de service a notamment été mis en place à destination de la station du métro Côte-Vertu de même que dans l'axe Pie-IX. Le service a également été accru pour atténuer les impacts du chantier routier du viaduc Cartier, passant au-dessus de l'autoroute 15.

1.2 AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT

Une nouvelle image de marque

Une nouvelle image de marque, pensée et conçue pour renforcer la présence de la STL dans la communauté lavalloise et reflétant davantage la STL d'aujourd'hui, a été développée et diffusée en 2014.

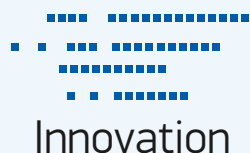
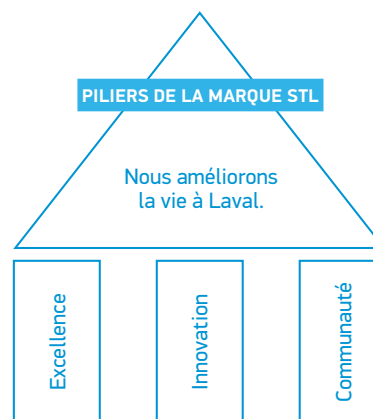
La nouvelle image de marque reflète le dynamisme de l'entreprise, ses valeurs, son innovation de même que son souci du développement durable. Elle est également en lien avec les tendances actuelles et permet d'assurer une meilleure visibilité à la STL.

Moment stratégique

La nouvelle image s'inscrit, par ailleurs, dans un moment stratégique alors que les projets de MPB, qui seront réalisés d'ici 2016, modifieront significativement le réseau.

La nouvelle signature *Sens commun* signifie aller dans le même sens, tous ensemble en tant que communauté, vers un avenir où les services de transport actif et collectif contribuent à améliorer la vie à Laval. Elle signifie également que prendre le transport en commun, c'est le bon sens.

Quant au nouveau logo, il met en évidence les trois piliers de la STL : l'innovation (par les pixels), l'excellence (grâce au signe « + ») et la communauté.





Un nouveau site Internet

Premier site en temps réel mis en place par une société de transport au Canada en 2009, le stl.laval.qc.ca a fait peau neuve en 2014.

Plus interactif, intuitif et tourné vers la clientèle, le nouveau site Internet met à profit les données ouvertes pour passer à un échelon supérieur et offrir davantage d'informations en temps réel à la clientèle.

En effet, en plus d'avoir accès aux horaires en temps réel de leur autobus, aux horaires des trois prochains passages sur des lignes sélectionnées et de visualiser la progression du prochain autobus, les utilisateurs peuvent aussi connaître les horaires des autres AOT (Autorités organisatrices de transport) de la région métropolitaine.

Il a été adapté également aux téléphones intelligents de même qu'aux tablettes, sans compter l'ajout d'une section *Médias sociaux*. De nouvelles applications pour Android et iPhone ont aussi été lancées. Le site a été réalisé en HTML5 permettant le développement d'applications.



Pour abriter les Lavallois, 68 nouveaux abribus

Quinze nouveaux abribus ont fait leur apparition dans différents secteurs de la ville et 53 anciens ont été remplacés par un modèle plus moderne et plus ergonomique, pour un total de 68 nouveaux abribus.

Le modèle privilégié par la STL est entièrement vitré et ajoute une touche de modernité dans le paysage urbain. Il s'avère aussi plus sécuritaire et est plus facile d'entretien.

Les nouveaux emplacements ont été choisis en fonction de l'achalandage, de la disponibilité des terrains de même qu'à partir des demandes de la clientèle.

Parallèlement, un partenariat de vingt ans a été conclu entre la STL et Québecor Média Affichage. Cette dernière assure la gestion et l'exploitation publicitaire du réseau d'abribus lavallois, depuis le 1^{er} août 2014.

Au 31 décembre 2016, on comptera environ 514 abribus sur le territoire de Laval. Au cours des années 2015 et 2016, la STL procédera à l'ajout de 45 nouveaux abribus et au remplacement de 28.

En savoir plus sur les réalisations de la STRATÉGIE 2 :

REPENSER NOTRE VISION DE LA MOBILITÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

2.2 METTRE EN PLACE DES SOLUTIONS ÉCOÉNERGÉTIQUES ET INNOVANTES

CycloBus : des supports à vélos sur tout le parc d'autobus

Le jeudi 4 décembre 2014, la STL a présenté un bilan très positif de son nouveau système de supports à vélos, CycloBus, dans le cadre du colloque *Mobilité cyclable en milieux urbains, l'heure des choix*, organisé par l'AQTR (Association québécoise des transports).

La facilité d'utilisation du CycloBus de même que le succès qu'il remporte auprès des cyclistes de Laval ont retenu l'attention des participants venus découvrir les pratiques et les récents projets innovants qui améliorent la sécurité, la convivialité et l'accessibilité de la mobilité cyclable.

Pour la deuxième saison, qui a débuté le jeudi 1^{er} mai et qui s'est terminée le vendredi 31 octobre 2014, les 262 supports à vélos installés désormais sur les autobus de tout le réseau ont été utilisés par plus de 2 300 cyclistes, ce qui représente le double d'utilisateurs comparativement à 2013.

Positionnés à l'avant des autobus et pouvant contenir deux vélos chacun, les supports à vélos sont faciles à utiliser et gratuits. Aucune plainte ni aucun incident n'ont été rapportés.



ICI ON RECYCLE! : la STL atteint les plus hauts standards

La STL a atteint les plus hauts standards du programme ICI ON RECYCLE! de l'organisme RECYC-QUÉBEC, et s'est inscrite parmi les 110 établissements du Québec qui ont été honorés le 14 octobre 2014.

Pour atteindre le *Niveau 3*, elle a démontré qu'elle avait maintenu de très hautes performances en gestion de ses matières résiduelles et posé des gestes concrets en réduction à la source, en réemploi et en récupération. Elle a également effectué des activités d'information et de sensibilisation sur la gestion des matières résiduelles au sein de l'entreprise.

Mention spéciale Réduction à la source

La STL était particulièrement fière de la mention spéciale remise par l'organisme concernant l'élimination de la version papier des horaires quotidiens des quelque 700 chauffeurs, qui ont accepté de modifier leurs habitudes de travail afin de permettre l'élimination de plusieurs tonnes de papier annuellement.

Établissement attesté au niveau 3

ici ON
RECYCLE!

ENGAGEMENT > MISE EN ŒUVRE > PERFORMANCE



EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS DE LA STRATÉGIE 3 :

FAIRE DE LA STL UNE ENTREPRISE PLUS ÉCORESPONSABLE

3.1 RÉDUIRE LA CONSOMMATION DU PARC D'AUTOBUS DE LA STL

Étude de *benchmarking* sur les technologies de propulsion auprès des exploitants

Afin de planifier à moyen et à long termes le remplacement de son parc par un matériel roulant utilisant un mode de propulsion moins dommageable pour l'environnement que le diesel, la STL a commandé une étude des différentes technologies existantes.

Cette étude avait pour but de lui apporter toutes les données pertinentes pour implanter une stratégie gagnante, aussi bien dans le contexte actuel que dans une perspective à long terme.

Quatre technologies de propulsion pour les autobus ont été étudiées :

- la propulsion électrique à recharge lente ;
- la propulsion électrique à recharge rapide ;
- la propulsion au gaz naturel ;
- la propulsion au biométhane.

L'étude s'est faite en trois étapes :

1. Étude auprès de plusieurs exploitants à travers le monde utilisant ces technologies, afin de comparer la théorie et la pratique.

2. Étude des impacts sur les infrastructures, les pratiques d'exploitation, les processus de maintenance et d'entretien, et les impacts environnementaux. Une estimation des coûts et une évaluation des risques ont ensuite été effectuées.

3. Rédaction d'un sommaire exécutif et d'un rapport final mettant les résultats des différentes études en perspective, définissant les grandes lignes des éventuels échéanciers d'implantation (selon la technologie) et présentant les conclusions et les recommandations finales.

L'analyse a permis de s'orienter vers trois solutions technologiques :

- la technologie Gaz ;
- la technologie *Électrique à recharge rapide* ;
- la technologie *Électrique à recharge lente*.

Les conséquences du passage de la technologie diesel vers chacune des trois technologies retenues ont ensuite été évaluées selon différents critères, et la STL procédera en 2015 à une étude approfondie pour valider son approche de transition pour les deux technologies les plus sûres.



Arrivée des premiers autobus hybrides

Les rues de Laval ont vu l'arrivée de 19 autobus hybrides rechargeables qui remplaceront, peu à peu, les autobus diesel dont la STL a cessé l'acquisition en 2014.

Un total de 79 nouveaux autobus hybrides s'ajouteront d'ici 2017. Les véhicules choisis par la STL sont les mêmes que ceux acquis par la STM (Société de transport de Montréal), soit le modèle produit par Nova Bus. Une entente de cinq ans, avec deux ans d'option, a été conclue avec cette entreprise.

Chaque autobus hybride coûte près de 700 000 \$, tandis qu'un autobus diesel coûte entre 550 000 \$ et 600 000 \$. Le MTQ (ministère des Transports du Québec) défraie 75 % du coût supplémentaire de ces nouveaux autobus, réduisant la charge financière additionnelle de la STL à 25 000 \$ par véhicule.

En 2014, dans le cadre des mesures de mitigation, sept de ces autobus ont été subventionnés à 100 %.

La STL anticipe une réduction de 20 % de la consommation d'essence d'ici 2017.

Autobus électrique : fin du projet pilote

La STL a terminé les essais du prototype d'autobus standard – 40 pieds – 100 % électrique doté d'une technologie dite *à recharge lente*.

Débuté en 2013, le projet consistait à en faire l'essai dans un contexte climatique et urbain.

Bien que les tests en circuit fermé et avec passagers se soient révélés satisfaisants, notamment au niveau de la consommation énergétique, qui est de trois à quatre fois inférieure à celle du diesel, l'obligation de recharger partiellement la batterie entre les assignations est contraignante en mode d'exploitation standard. Le véhicule peut répondre à entre 15 % et 25 % des besoins du réseau actuel.

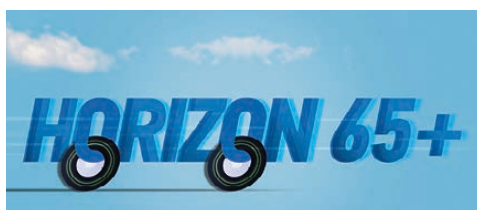
Dès que la technologie sera éprouvée et permettra une autonomie plus grande, les véhicules acquis par la STL devraient être entièrement électriques, afin de lui permettre de cesser d'émettre des GES avec son parc d'autobus.



EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS
DE LA PREMIÈRE CONDITION DE RÉUSSITE :

SE DONNER LES MOYENS FINANCIERS

1.1 AGIR GLOBALEMENT AUX TROIS PALIERS DE GOUVERNEMENT NATIONAL, RÉGIONAL ET LOCAL



Deux nouvelles initiatives tarifaires : *Horizon 65+* et *XTRA*

En mai 2014, la STL lançait *Horizon 65+*, un titre de transport destiné aux résidents de Laval âgés de 65 ans et plus, qui leur donne l'accès gratuit en tout temps au réseau d'autobus et de taxis collectifs de la STL, à l'exception des trois stations de métro opérées par la STM.

Un total de 6 302 Lavallois se sont prévalus d'*Horizon 65+* lors du lancement. Plus de 8 000 autres se sont ajoutés, pour un total de 14 666 détenteurs au 31 décembre 2014, ce qui représente 22,1 % de la population lavalloise de 65 ans et plus.

D'autre part, une augmentation de 33 % de l'achalandage de cette clientèle a été constatée dans les autobus. Quant à l'achalandage de celle-ci au transport adapté, il a crû de 20,6 % de mai à août 2014, comparé à la même période en 2013. La croissance a été de 5,3 % pour les autres groupes.



Un petit *XTRA* pour de grosses économies!

Juste à temps pour l'été 2014, la STL a aussi lancé le titre *XTRA* destiné aux personnes bénéficiant du tarif réduit voyageant sur son territoire, soit plus particulièrement les étudiants âgés de 12 à 17 ans au 31 octobre de même que les enfants âgés de 6 à 11 ans. Valable pour les mois de juillet et d'août, le nouveau titre était disponible au coût de 59,50 \$ pour les deux mois, plutôt que 52 \$ par mois, ce qui représente une économie de 44 \$.

Avec le titre *XTRA*, l'objectif est d'encourager les jeunes qui terminent l'école en juin à utiliser le transport collectif pour leurs déplacements estivaux. En leur inculquant de nouvelles habitudes de déplacement, la STL souhaite que, plus tard, l'autobus fasse partie de leurs options au même titre qu'une automobile.

Plus de 2 450 titres ont trouvé preneur, ce qui a fait presque doubler (+93 %) l'achalandage de cette clientèle sur le réseau de la STL, avec 114 500 déplacements.





EN SAVOIR PLUS SUR LES RÉALISATIONS
DE LA DEUXIÈME CONDITION DE RÉUSSITE :

VISER L'EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

2.1 METTRE EN PLACE LES MEILLEURES PRATIQUES

Amélioration continue et formation à l'entretien

Une démarche *Kaizen* a permis de mettre en place la méthode 5S, dans le but d'optimiser les processus et d'améliorer l'efficacité des lieux de travail de même que leur ergonomie dans le secteur R au service de l'Entretien et de l'ingénierie.

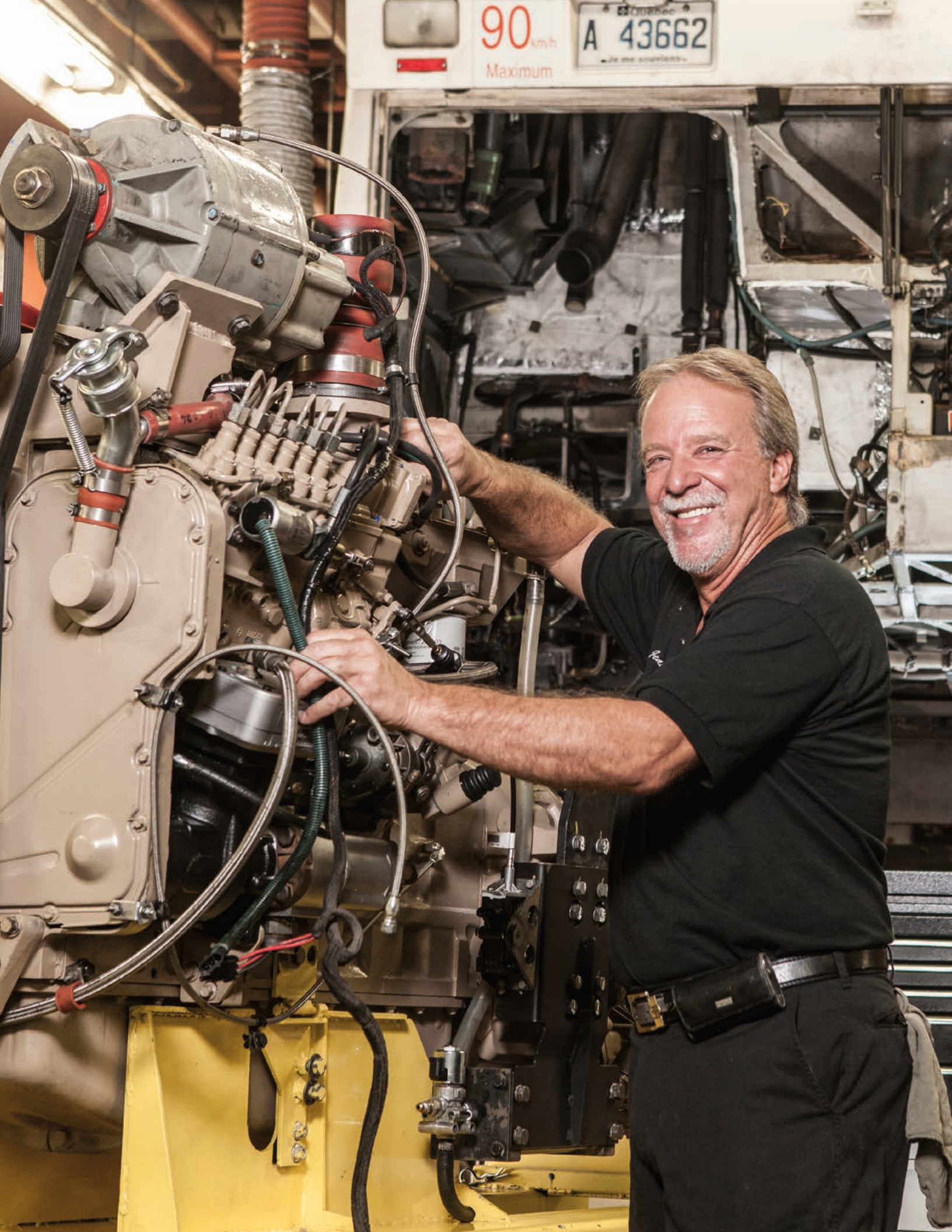
La tenue d'un autre *Kaizen* a aussi permis de réorganiser les activités de la salle de sablage, également dans le but de les optimiser.

D'autre part, plusieurs centaines d'heures de formation ont été promulguées auprès de l'ensemble des employés, afin de mettre leurs connaissances à niveau sur des méthodes de travail spécifiques à la STL et sur les nouvelles technologies utilisées dans les véhicules, dont :

- l'autobus hybride ;
- le nouveau système de GMAO (Gestion de la maintenance assistée par ordinateur) ;
- l'autobus plateforme 2013 ;
- l'utilisation de divers outils spécialisés.

Interface cartographique (SIG) – Environnement géomatique

Le développement d'un environnement géomatique, entamé en 2013 et permettant de gérer et de consulter efficacement les données relatives aux arrêts, aux lignes et au mobilier de la STL, a été complété en 2014. Cet environnement permet à la STL d'effectuer une gestion efficace et sécuritaire de ses données à référence spatiale par le biais d'une interface usager conviviale. Il permet aussi d'assurer la qualité des données du réseau qui alimentent les systèmes d'informations, comme le SAE (Système d'aide à l'exploitation) et le SIV (Système d'information aux voyageurs).



Révision des processus de montage des assignations

La méthode *Kaizen* a été mise à profit pour revoir et analyser neuf processus d'affaires identifiés et associés au montage des assignations. L'optimisation des processus a permis de définir les moyens à mettre en place, afin de minimiser les délais de réalisation, de clarifier et d'harmoniser les attentes, les rôles et les responsabilités de même que les tâches des différents intervenants impliqués dans la démarche.

Elle a aussi permis d'améliorer la communication, la collaboration et les interrelations entre les différentes directions impliquées, notamment celle de la Planification et du développement et de TQS (Transport et qualité du service).

Parallèlement, l'entreprise a également procédé au remplacement du logiciel de répartition *HP 3000* par le module *Daily* du logiciel *Hastus*, une solution de pointe donnant accès à des fonctionnalités très avancées pour la gestion des remplacements, le statut des chauffeurs de même que l'attribution des autobus et des pièces de travail.

Canevas pour rédiger des devis et guide relatif aux meilleures pratiques en matière d'évaluation qualitative des soumissions

Les employés de l'entreprise appelés à rédiger des devis, pour décrire des biens ou des services à acquérir ou à appliquer des systèmes de pondération et d'évaluation lors d'appels de soumission pour des services professionnels, disposent maintenant de deux documents pour les aider dans ces tâches.

Ces deux documents, qui détaillent l'ensemble des paramètres encadrant ces activités, visent à faire connaître et à simplifier les processus et à uniformiser leur application partout dans l'entreprise. Par des conseils, des exemples et des explications des rôles et responsabilités, ils constituent

des outils de référence tenant compte de l'encadrement légal.

La parution de ces documents a été accompagnée de séances de formation auprès des employés susceptibles de les utiliser.

Une soixantaine d'employés ont suivi à l'automne la formation sur les systèmes de pondération et d'évaluation, alors que 50 chefs de département, d'ingénieurs, de professionnels et de conseillers ont suivi, durant les mois de mars et d'avril, la formation sur les canevas de devis pour les biens et services.

Formation sur la gestion du changement

En 2014, compte tenu des nombreux projets en cours, et conséquemment des nombreux changements que ces projets peuvent engendrer pour eux, quatorze employés ont été formés sur la gestion du changement.

D'une durée de 90 minutes, ces formations avaient pour but de les aider à gérer les risques et à mettre en œuvre des stratégies visant à assurer la réussite de leurs projets. Elles visaient également à les aider à évaluer et à analyser différentes situations, et à élaborer des stratégies répondant aux défis avec lesquels ils doivent composer.

2.2 MISER SUR UNE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE ET MOBILISÉE

Sondage de mobilisation

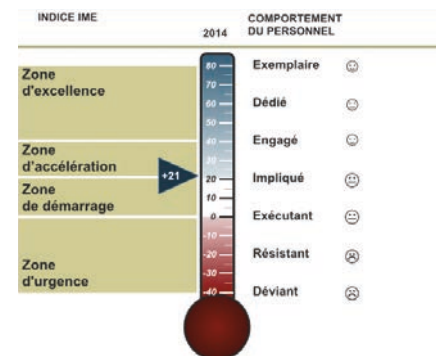
Le sondage SECOR, réalisé en février, a révélé que l'IME (Indice de mobilisation dans l'entreprise) était passé de +11 (zone de démarrage) à +21 (zone d'accélération). Un taux de participation de plus de 73 % à ce sondage a été enregistré.

Les résultats corporatifs ont été présentés à l'ensemble du personnel, et les résultats par direction ont été dévoilés aux employés concernés. Par la suite, différents ateliers de travail ont été mis sur pied et ont permis de

bâtir des plans d'actions permettant de cibler, avec encore, plus de précision les actions à mettre en place.

L'indice de mobilisation sera mesuré de nouveau au printemps 2016.

L'excellence du travail des employés dans différents domaines a été reconnue et soulignée lors de la *Soirée reconnaissance*, qui a eu lieu en mars.



Implantation et déploiement de la marque employeur

L'image de marque peut être un avantage concurrentiel quand vient le temps d'attirer des clients, mais également des employés à fort potentiel, grâce à la marque employeur.

Le développement de la nouvelle image de marque de la Société a donc été l'occasion de s'assurer que la marque employeur présentait une image forte, cohérente et intégrée dans les documents de programme d'accueil des employés, dans les documents de formation et sur l'intranet ainsi qu'à l'externe, dans les annonces de recrutement, dans les événements où la STL est présente de même que sur le site Internet.

Aussi, afin de positionner la STL comme LA place où il fait bon travailler, des capsules vidéo présentant le travail des chauffeurs, des employés d'entretien et des employés de bureau ont été mises en ligne. Un message d'entreprise ciblé, s'adressant aux employés actuels et potentiels et présentant la culture et l'identité de l'entreprise de manière authentique, a été développé. Tous ces éléments sont en lien avec la nouvelle image graphique plus dynamique et actuelle.

Par ailleurs, tous les candidats se doivent maintenant de postuler uniquement en ligne. Un logiciel de gestion de curriculum vitae permet d'augmenter l'efficacité des traitements des candidatures, tout en éliminant le papier dans un objectif de sauvegarde de l'environnement.



Codéveloppement

C'est avec enthousiasme que neuf chefs de différents secteurs ont répondu à l'invitation de la Direction des ressources humaines de participer à une première rencontre de codéveloppement.

Mises en place afin de faire tomber les silos et de permettre aux gestionnaires de se développer par l'échange d'expertises et d'expériences avec leurs pairs, ces rencontres, au nombre de dix, permettent à neuf gestionnaires de même niveau hiérarchique d'échanger sur des problématiques spécifiques et de développer ensemble des solutions.

Animée par une gestionnaire en ressources humaines, la première partie de la rencontre permet de revenir en arrière sur une problématique exposée précédemment, alors que la seconde partie offre à l'un des participants l'opportunité d'exposer une difficulté et d'en discuter avec ses pairs afin de développer son propre plan d'action.

Les rencontres de codéveloppement sont volontaires et font partie du plan de développement des gestionnaires. Les neuf chefs ont choisi de renouveler l'expérience en 2015.

Revue des profils de compétences

Les profils de compétences ont été revus et déployés au cours de l'année 2014.

Des rencontres ont permis de les expliquer aux employés en début d'année. Ces derniers ont été informés qu'ils seraient dorénavant évalués à la lumière de ces profils. Ceux-ci permettent de baser l'évaluation du rendement sur le niveau de maîtrise des

compétences clés et aident les gestionnaires à évaluer objectivement le rendement de leurs employés.

Grâce à ces profils, les employés peuvent de plus développer des compétences clés requises pour les postes convoités et devenir ainsi partie prenante de leur développement.



Certification *Entreprise en santé*

La STL a maintenu son accréditation *Entreprise en santé* décernée par le BNQ (Bureau de normalisation du Québec).

Cette reconnaissance résulte de la mise en place du programme *Voie Santé*, implanté depuis 2011 dans l'entreprise, et qui reconnaît les entreprises favorisant l'acquisition de saines habitudes de vie, un bon équilibre entre le travail et la vie personnelle, des environnements de travail stimulants et de bonnes pratiques de gestion.

Le comité *Voie Santé*, formé de neuf employés provenant de tous les secteurs de l'entreprise, a révisé la politique en 2014 afin de la mettre à jour. Différentes activités ont été mises en place, dont les programmes *Saine gestion du poids* et *Défi 5-30 équilibre* de même que les midis inspirants sur des thèmes tels *Osez l'équilibre dans un monde de fou*, *Familles reconstituées*, *Santé mentale*.



Participation et implication des employés

Déjeuner mensuel des superviseurs, *groupe de discussion* sur différents sujets intéressant les employés et touchant l'entreprise, *Soirée reconnaissance* en mars récompensant des actions dignes de mention, tenue de *Kaizen*, autant de gestes favorisant l'implication des employés dont l'avis est sollicité, requis et pris en compte.

Ainsi, chaque fois que c'est possible, les gestionnaires vont chercher le pouls de chacun, afin que les employés conscientisent l'importance de leur apport dans l'avancement des projets.

Le sondage sur la mobilisation est également un bon indicateur de ce que les employés attendent de leurs gestionnaires et de l'entreprise. Plus de reconnaissance, plus d'implication, plus de participation aux différents enjeux, autant d'indices qui permettent de cibler des actions permettant de les impliquer concrètement.

2.3 MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES ACTIFS

Maintien du patrimoine

En 2014, les activités visant l'élaboration d'un plan quinquennal d'investissement pour le maintien du patrimoine de la STL ont débuté.

Dans le cadre du développement de ce plan et à la suite de l'expertise générale réalisée en 2013 sur l'état du siège social situé au 2250 de l'avenue Francis-Hughes à Laval, diverses analyses et études ont été effectuées pour obtenir davantage de précision sur les travaux à effectuer, leur criticité de même que les éléments jugés prioritaires afin de maintenir l'intégrité des installations.

Quelques travaux ont été réalisés au niveau de la structure, alors que l'accessibilité des sorties d'urgence a été vérifiée, des gicleurs ont été ajoutés à certains emplacements et un mur de blocs de béton a été réparé.

Les canalisations des ateliers mécaniques ont, par ailleurs, été revues et les aménagements demandés, à la suite du *Kaizen* dans ce secteur et dans la salle de sablage, ont été complétés. Les travaux de nettoyage du garage ont progressé et sont en voie d'être finalisés.



Migration *Windows XP* vers *Windows 7*

La version *Windows XP* utilisée dans l'entreprise n'étant plus supportée par le fournisseur à compter de 2014, il était nécessaire d'assurer la migration de plus de 250 postes informatiques de la STL vers le système d'exploitation *Windows 7*.

Cette migration devait tenir compte de deux grands enjeux :

1. s'assurer que toutes les applications déployées à la STL puissent être utilisées avec le nouveau système d'exploitation ;
2. s'assurer que la formation des utilisateurs soit synchronisée avec le déploiement graduel des postes.

Phases

Les impacts du changement au niveau des applications (plus de 50) ont tout d'abord été évalués.

Un projet pilote a ensuite été conduit auprès de quelques utilisateurs, afin d'évaluer le changement dans un environnement de production, et tous les ajustements requis ont été apportés.

Le déploiement des postes informatiques s'est ensuite fait graduellement et a été coordonné en fonction de la formation requise par les différents utilisateurs.

L'implantation a été complétée à la fin de 2014.

Audit CTQ/SAAQ

La CTQ (Commission des transports du Québec) a procédé en mai à un audit visant à vérifier si les activités liées à l'exploitation, à l'entretien des véhicules lourds de même que celles touchant les ressources humaines de l'entreprise étaient conformes aux lois et règlements en vigueur au Québec.

La STL répond à toutes les exigences de la réglementation.

Réfection du quai de déchargement au magasin

L'unique quai de déchargement existant pour la STL datait de 1981. Conçu selon les normes et besoins de l'époque, il n'était pas adapté pour décharger les petits camions de plus en plus utilisés par les fournisseurs par souci d'économie. Ceux-ci devaient entrer dans le garage pour faire leur déchargement, ce qui entraînait des risques pour la sécurité des employés et la sûreté des bâtiments, sans compter des possibilités d'accrochage avec les autobus.

Le quai a été remplacé par un système intégré de table élévatrice et de quai niveleur qui s'adapte à tous les types de véhicules susceptibles d'utiliser l'aire d'expédition/réception.

L'utilisation de ce système est gérée par une boîte de contrôle automatique qui ne nécessite aucune intervention manuelle. Les travaux ont aussi permis de relocaliser le bureau de réception avec un accès à distance d'ouverture de porte, le visuel étant assuré par une caméra intégrée.



AUTRES FAITS SAILLANTS 2014

Poursuite de l'étude de développement du réseau

L'étude de développement du réseau de la STL s'est poursuivie en 2014. L'objectif de cette étude est d'augmenter et d'améliorer l'offre de service en implantant des bus à haut niveau de service (BHNS) sur les grands axes, en optimisant la desserte des quartiers et en améliorant la desserte interne. Les horizons court terme (2019) et moyen terme (2024) ont été complétés.

Développement de la phase 1 du programme d'implantation de mesures préférentielles

Tel que prévu au Plan stratégique 2003-2022, près de 30 kilomètres de voies bénéficieront de MPB (Mesures préférentielles pour bus) à Laval, d'ici 2016. Concrètement, il s'agit de feux prioritaires pour autobus, de voies réservées et de l'implantation d'un système de bus à haut niveau de service (BHNS).

Sept grands chantiers ont été identifiés en 2014 et inscrits au Plan d'affaires.

- Axe Des Laurentides/terminus Cartier
- Axe Le Corbusier (Dagenais et Montmorency)
- Axes Curé-Labelle
- Accès pont Lachapelle
- Daniel-Johnson/terminus Le Carrefour
- Axes Le Corbusier/Du Souvenir et Duquesne
- Points de congestion



Participation aux comités métropolitains

En 2014, la STL a poursuivi sa participation aux divers comités métropolitains de desserte en transport collectif et de systèmes de transport intelligent (STI). Des efforts ont, notamment, été mis dans le suivi des études relatives à l'implantation du SRB Pie-IX, au comité d'axe A-15 et aux prolongements de métro.



Amorce de la phase 2 des travaux d'agrandissement de nos installations

Les travaux de rénovation et d'agrandissement de la phase 2 touchant les espaces administratifs ont débuté en septembre 2014. Les travaux, qui s'élèvent à 10,4 M\$, permettront de rapatrier les employés de la gestion du Transport adapté et d'ajouter plus de 1 600 mètres carrés pour répondre aux besoins actuels d'espace pour les employés de bureau ainsi que pour les quinze prochaines années. Les travaux permettront également d'ajouter des salles de rencontre et d'effectuer des rénovations majeures dans plusieurs secteurs, sans compter les travaux prévus à la suite de l'étude de maintien du patrimoine de 2013.

La construction d'un nouveau centre de contrôle pour les opérations dans le secteur de la Direction du transport et qualité du service de même que d'une salle d'archives fait également partie du projet.

Poursuite du PACT Qualité



Le PACT Qualité, ou *Programme d'amélioration continue du transport*, s'est poursuivi tout au long de 2014. Le 3 septembre 2014, le conseil d'administration adoptait une résolution d'appui à ce programme visant à :

1. améliorer la performance et l'efficacité des processus opérationnels ;
2. promulguer un service de grande qualité axé sur la *promesse client* ;
3. augmenter la mobilisation et la contribution des employés ;
4. mesurer et communiquer les résultats.

Quatre grands projets ont mobilisé les énergies.

L'engagement client

Les termes de l'engagement client, dont les énoncés dataient de plusieurs années, ont été mis à jour. Le contenu et la définition des cinq critères le composant ont été revus autant pour la clientèle du transport adapté que pour celle du réseau régulier. Pour ce faire, des groupes de discussion, qui se sont tenus avec plusieurs groupes de consultation dont quatre composés de clients et deux d'employés, ont permis d'en valider l'à-propos et la pertinence.

L'objectif de cette révision est de préparer le personnel en relation avec la clientèle, afin qu'il se familiarise avec cet engagement renouvelé pour relancer la *Garantie qualité* auprès de la clientèle.

Le montage du service

La méthode *Kaizen* a été mise à profit pour revoir certains processus importants, notamment ceux entourant le montage du service et la circulation d'informations, à la suite des modifications apportées au service. Des gains de temps importants et une meilleure organisation des tâches ont résulté de ces initiatives.

Le modèle d'affaires

Un modèle d'affaires formel a été élaboré par la direction. Le nouveau modèle permet

notamment d'identifier les processus clés transversaux et leur interrelation. Cette étape permettra de mettre en place, au cours des prochaines années, un exercice systématique d'amélioration des processus de gestion de l'organisation centré sur sa mission.

Les indicateurs

Tous les indicateurs de l'entreprise de même que leur source ont été répertoriés et documentés. Le but était d'identifier ce qu'ils mesurent, les objectifs qu'ils poursuivent, la fréquence de leur suivi de même que la façon de les communiquer.

Mise à l'essai d'un autobus de 27,5 pieds

La STL a mis à l'essai, pendant tout le mois de décembre, un autobus d'une longueur de 27,5 pieds qui a circulé dans les rues de Laval. C'est le modèle *Vincity* de la compagnie *Grandewest* qui avait été retenu. Les tests ont permis à la Société d'analyser la viabilité d'un véhicule de cette dimension sur le territoire qu'elle dessert pour éventuellement le considérer lors de prochaines acquisitions.

Il appert que le minibus pourrait permettre des économies de carburant appréciables quand on le compare aux autobus conventionnels de 40 pieds. De plus, l'habitacle du *Vincity* est relativement spacieux, puisqu'il propose 23 places assises.

Renouvellement de la convention collective des chauffeurs

Le 16 novembre 2014, les chauffeurs de la STL, membres d'un syndicat SCFP, ratifiaient l'entente de principe intervenue au mois d'octobre.

La nouvelle convention collective, d'une durée de cinq ans, prévoit une augmentation de salaire de 2 % par année ainsi qu'une bonification des primes liées au travail de soir et de fin de semaine. L'entente permettra d'améliorer l'organisation du travail liée aux horaires des chauffeurs. Également, un

programme spécial de renouvellement de la main-d'œuvre permettra aux chauffeurs plus âgés de prendre leur retraite.

D'autre part, des rencontres sur une base régulière ont été amorcées en septembre avec les membres du syndicat de l'entretien et du syndicat des employés de bureau.

Les premières rencontres avec le syndicat des employés de terminus sont prévues au début de 2015.



Analyse des documents d'information à la clientèle

Avec l'aide d'un consultant expert, la Direction de la planification et du développement a procédé à la revue et à l'analyse du processus de production des documents d'information à la clientèle, externe comme interne. La méthode *Kaizen* utilisée pour faire cet exercice a permis de définir et d'intégrer un ensemble de recommandations aux pratiques quotidiennes et de s'assurer que les documents produits sont toujours pertinents et qu'ils répondent bien aux besoins.

Rencontre avec les nouveaux résidents de Laval

Mis sur pied en collaboration avec la Ville de Laval, le programme *Nouveaux résidents* a pour but de profiter du moment charnière que représente l'arrivée dans une nouvelle ville pour sensibiliser les nouveaux résidents de l'île de Laval sur les services de transport en commun offerts par la STL.

Les tournées de bienvenue se font à l'année longue avec les membres d'une brigade, qui remettent aux personnes rencontrées une trousse d'information et des cartes OPUS occasionnelles, comprenant deux titres gratuits.

En 2014, pour la deuxième année d'existence du programme, la STL est allée à la rencontre des nouveaux résidents de 3 399 adresses. Un total de 1 559 ménages ont été rencontrés et autant de trousse de bienvenue ont été laissées aux personnes intéressées, pour un taux de succès de 46 %.

Quant aux titres de transport gratuits, leur taux d'utilisation s'élève à 29 %, soit 447 cartes utilisées.





Formation des employés

- Dans le cadre du Programme de formation des employés et gestionnaires des opérations, 21 nouveaux chauffeurs et 4 nouveaux superviseurs ont été formés.
- La formation des nouveaux chauffeurs a complètement été revue afin de la rendre plus dynamique, en impliquant les candidats et en étant davantage sur le réseau pour la conduite. L'utilisation de tablette électronique facilite l'accès au contenu et au suivi de la formation. Toute l'information nécessaire au travail du chauffeur se retrouve sur OMNIBUS, l'intranet de la STL. Tous peuvent y accéder ; des postes disponibles dans la salle des chauffeurs ou de la maison.
- Le programme écoconduite a été mis en place. Ce programme vise, principalement, à réduire notre empreinte sur l'environnement et, par le fait même, à réduire notre consommation de carburant. Une formation de conduite écologique a été développée en nous référant à la formation *Conducteur averti*, offerte par l'ACTU (Association canadienne du transport urbain) pour les formateurs. La formation *Conduite préventive et en douceur* a été intégrée à cette démarche. L'ensemble des superviseurs ont reçu cette nouvelle formation. Elle a débuté auprès des chauffeurs où 21 l'ont reçu, afin de rappeler les bonnes pratiques de conduite. À la fin de 2017, tous les chauffeurs auront reçu cette formation d'une journée.
- Pour nous permettre de mesurer notre consommation de carburant, à la suite de cette formation, des démarches ont débuté pour faire l'achat d'un système de télémétrie véhiculaire pour équiper 35 autobus. Ce système permettra le suivi, la rétroaction et l'analyse des habitudes de la conduite, en lien avec la formation reçue.
- La formation continue auprès des superviseurs aux opérations s'est poursuivie pour maintenir de meilleures pratiques opérationnelles, en vue d'être efficace et uniforme.

Distinctions

En octobre 2014, la STL a reçu de l'ATUQ (Association du transport urbain du Québec) le prix *Reconnaissance* pour la création et la mise en place du nouveau titre *Horizon 65+*.

En octobre 2014, Recyc-Québec remettait une mention spéciale à la STL dans le cadre du programme *ICI ON RECYCLE!*

En octobre 2014, la STL a reçu de l'ATUQ une mention spéciale en *Développement durable* pour son *Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur en temps réel pour le transport adapté*.

En juin 2014, la STL était lauréate du prix *Coup de cœur du jury d'honneur* de l'AQTr (Association québécoise du transport et des routes) pour son projet intitulé *Projet d'expérimentation d'un bus électrique à recharge lente*.





ÉTATS FINANCIERS



TABLE DES MATIÈRES

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière.....	40
Rapport de l'auditeur indépendant	41
Rapport du vérificateur général de Laval.....	43
État des résultats.....	46
État de la situation financière	47
État de la variation de la dette nette	48
État des flux de trésorerie.....	49
Notes complémentaires	50
ANNEXE A – Dette à long terme.....	68
ANNEXE B – Charges par objet	69
ANNEXE C – Activités de fonctionnement à des fins fiscales.....	70
ANNEXE D – Activités d'investissement à des fins fiscales	71
ANNEXE E – Excédent accumulé	72

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

Les états financiers de la Société de transport de Laval ont été dressés par la direction qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris les montants qui doivent nécessairement être fondés sur le jugement et les estimations. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables appropriées et qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public applicables aux administrations locales recommandées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

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

Le conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité relative aux états financiers, principalement par l'intermédiaire de son comité de vérification. Le comité de vérification est composé de membres du conseil d'administration et d'un membre externe. Ce comité rencontre la direction, le vérificateur général 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 conjointement par le vérificateur général de Laval et par Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l., dont les services ont été retenus par le conseil d'administration. Le vérificateur interne, le vérificateur général de Laval et l'auditeur indépendant peuvent, en toute liberté et en toute indépendance, rencontrer le comité de vérification.

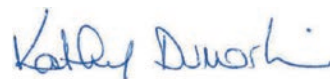
Laval, Québec
Le 13 avril 2015

Le directeur général,

La directrice et trésorière
Administration et planification d'entreprise,



Guy Picard, PH.D, PMP



Kathy Dumortier, CPA, CA

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT



Raymond Chabot Grant Thornton
S.E.N.C.R.L.
Bureau 300
Les Tours Triomphe
2500, boul. Daniel-Johnson
Laval (Québec) H7T 2P6

Téléphone : 514 382-0270
Télécopieur : 514 875-9797
www.rcgt.com

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport de Laval, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2014, 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 qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers 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 l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT (SUITE)

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Laval au 31 décembre 2014 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.

Observations

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le fait que la Société de transport de Laval inclut dans ses états financiers certaines informations financières à des fins fiscales. Ces informations, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et présentées aux annexes C, D et E.

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

Laval, Québec
Le 13 avril 2015

¹ CPA auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A122487

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LAVAL



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

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport de Laval, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2014, et les états des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les Normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers 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 l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit assortie d'une réserve.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LAVAL (SUITE)

Fondement de l'opinion avec réserve

La direction n'a pas comptabilisé à l'état de la situation financière des paiements de transfert à recevoir du gouvernement du Québec et dont il est prévu que lesdits paiements de transfert seront effectivement obtenus. Ces montants sont relatifs à différents programmes d'aide concernant la construction d'immobilisations et d'autres charges pour lesquels les travaux ont été réalisés ou les charges constatées, mais dont les transferts en vertu des programmes d'aide sont versés par le gouvernement de façon pluriannuelle. Cette méthode comptable constitue une dérogation à la nouvelle norme qui prévoit la comptabilisation des paiements de transfert à titre de revenus pour le bénéficiaire lorsqu'ils sont autorisés par le gouvernement cédant à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité, sauf lorsque les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Les incidences de la comptabilisation actuelle sur les états financiers aux 31 décembre 2014 et 2013 sont les suivantes :

	Surévaluation/ (Sous-évaluation)	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>
<i>État de la situation financière</i>		
Débiteurs et actifs financiers	(31 226 463)	(30 086 778)
Dette nette	31 226 463	30 086 778
Excédent accumulé	(31 226 463)	(30 086 778)
<i>État des résultats</i>		
Transferts et revenus	(1 139 685)	1 264 022
Excédent de l'exercice	(1 139 685)	1 264 022
Redressement aux exercices antérieurs	(30 086 778)	(31 350 800)
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	(31 226 463)	(30 086 778)

Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe « Fondement de l'opinion avec réserve », les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Laval au 31 décembre 2014, 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.

Observations

Informations financières établies à des fins fiscales

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que la Société de transport de Laval 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'Occupation du territoire (MAMOT) et présentées aux annexes C, D et E et portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LAVAL (SUITE)

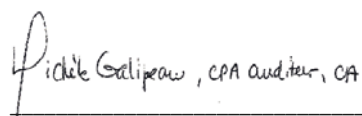
Autres points

Comptabilisation des paiements de transfert

Une version révisée de la norme portant sur la comptabilisation des paiements de transfert est entrée en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er avril 2012. Le fondement de mon opinion avec réserve exprimé ci-dessus découle de mon interprétation de cette nouvelle norme.

La nouvelle norme maintient le principe qu'un paiement de transfert doit être constaté à titre de revenu lorsqu'il est autorisé et que les critères d'admissibilité sont atteints. Elle précise cependant le critère d'autorisation pour le bénéficiaire en le mettant en lien avec l'autorisation du côté du cédant, d'où la divergence d'interprétation. Je considère que les représentants des gouvernements sont habilités à négocier et à conclure des ententes valides et que, par conséquent, l'autorisation d'un paiement de transfert survient lorsqu'un représentant habilité signe une entente et informe par écrit le bénéficiaire de sa décision d'effectuer un transfert. Ces faits établissent, selon moi, qu'il est prévu que lesdits paiements de transfert seront effectivement obtenus.

Le vérificateur général de Laval,



Michèle Galipeau, CPA auditeur, CA

Laval, Québec
Le 13 avril 2015

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LAVAL
1200, boul. Chomedey, bureau 500, C .P. 422
Succursale Saint-Martin, Laval (Québec) H7V 3Z4
Téléphone : 450 978-6888
Télécopieur : 450 680-2866

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	Notes	2014 Budget \$	2014 Réal \$	2013 Réal \$
REVENUS				
Fonctionnement				
Contribution de la Ville de Laval		57 357 000	57 357 000	55 550 000
Usagers	3	34 128 689	32 196 706	31 522 753
Transferts du gouvernement du Québec	4	22 928 277	19 881 538	20 658 597
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	5	11 664 616	10 888 390	12 250 532
Autres revenus	6	2 493 553	2 659 146	2 589 146
		128 572 135	122 982 780	122 571 028
Investissement				
Transferts du gouvernement du Québec	4	15 389 820	8 853 034	6 272 304
		143 961 955	131 835 814	128 843 332
CHARGES				
Transport régulier		82 302 273	81 654 765	79 773 886
Administration générale		15 730 536	15 251 884	14 808 440
Transport adapté		8 579 147	8 704 611	8 613 096
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	5	8 081 500	6 881 815	7 203 155
Intérêts et frais de financement		3 485 198	2 386 524	2 525 433
Dépenses imprévues		1 900 081	-	-
Amortissement des immobilisations		14 959 000	11 909 584	11 649 727
		135 037 735	126 789 183	124 573 737
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		8 924 220	5 046 631	4 269 595
Excédent accumulé au début de l'exercice			61 621 577	57 351 982
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			66 668 208	61 621 577

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2014

	Notes	2014	2013
		\$	\$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse et placements temporaires		3 347 176	19 203 865
Débiteurs	7	16 885 295	12 921 695
Transferts à recevoir	8	27 227 825	18 140 933
		47 460 296	50 266 493
PASSIFS			
Créditeurs et frais courus	10	18 272 975	15 833 428
Revenus perçus d'avance		1 600 503	1 728 063
Dette à long terme	11	62 707 974	61 174 228
Passif au titre des avantages sociaux futurs	13	10 905 700	10 994 600
		93 487 152	89 730 319
DETTE NETTE	12	(46 026 856)	(39 463 826)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	14	105 612 454	94 318 252
Stocks de fournitures		2 605 398	2 488 573
Autres actifs non financiers	15	4 477 212	4 278 578
		112 695 064	101 085 403
EXCÉDENT ACCUMULÉ		66 668 208	61 621 577
Engagements	16		
Éventualités	17		

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

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2014

Notes	2014	2013
	\$	\$
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	5 046 631	4 269 595
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(23 229 804)	(15 208 123)
Produit de cession	2 675	(73)
Amortissement des immobilisations	11 909 584	11 649 727
Perte sur cession	23 343	4 415
	(11 294 202)	(3 554 054)
Variation des stocks de fournitures	(116 825)	(304 229)
Variation des autres actifs non financiers	(198 634)	(4 129 610)
	(315 459)	(4 433 839)
VARIATION DE LA DETTE NETTE	(6 563 030)	(3 718 298)
Dettes nettes au début de l'exercice	(39 463 826)	(35 745 528)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE	(46 026 856)	(39 463 826)

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	2014	2013
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	5 046 631	4 269 595
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	11 909 584	11 649 727
Perte sur cession d'immobilisations	23 343	4 415
	16 979 558	15 923 737
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(3 963 600)	10 563 882
Transferts à recevoir	(9 086 892)	(679 742)
Stocks de fournitures	(116 825)	(304 229)
Autres actifs non financiers	(198 634)	(4 129 610)
Créditeurs et frais courus	1 273 764	205 844
Revenus perçus d'avance	(127 560)	356 120
Passif au titre des avantages sociaux futurs	(88 900)	184 000
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	4 670 911	22 120 002
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(22 064 021)	(16 144 772)
Produit de cession	2 675	(73)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(22 061 346)	(16 144 845)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	13 843 000	21 552 000
Remboursement de la dette à long terme	(12 319 000)	(18 246 400)
Variation des frais reportés liés à la dette à long terme	9 746	(122 115)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 533 746	3 183 485
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(15 856 689)	9 158 642
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	19 203 865	10 045 223
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	3 347 176	19 203 865

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

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.

2. Sommaire des principales méthodes comptables

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

Les principales méthodes comptables utilisées sont les suivantes :

a) Méthode de comptabilité

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

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

b) Estimations comptables

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

Les principales estimations comprennent la durée de vie utile des immobilisations, le montant à recevoir de l'AMT relativement à la quote-part de la taxe sur le carburant, les provisions à l'égard des salaires et avantages sociaux et les hypothèses actuarielles liées à l'établissement des charges et des obligations au titre des avantages sociaux futurs. Relativement à la quote-part de la taxe sur le carburant, la direction doit estimer les sommes à recevoir puisque les distributions pour les produits de la majoration de la taxe sur le carburant n'ont pas été effectuées par les autorités gouvernementales. Ainsi, les sommes à recevoir relativement à la quote-part de la taxe sur le carburant est d'approximativement huit millions de dollars.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2014

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

c) Constatation des revenus

Les revenus tirés du transport des usagers sont constatés au moment où les paiements en espèces ont lieu ou lorsque les droits de passage sont utilisés par la clientèle. Pour ce qui est des titres mensuels, les revenus sont constatés dans la période où ces titres sont valides.

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

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

Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

d) Actifs financiers

Les actifs financiers sont comptabilisés au coût.

Encaisse et placements temporaires

L'encaisse et les placements temporaires, constitués des soldes bancaires, de l'encaisse ou des découverts bancaires ainsi que des titres dont l'échéance n'excède pas trois mois à partir de la date d'acquisition, sont comptabilisés au coût. Ils sont présentés à titre de trésorerie et équivalents de trésorerie.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2014

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

e) Actifs non financiers

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

Immobilisations

Amortissement

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

	Méthode	Durée/Taux
Infrastructures	Linéaire	10 à 15 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 premier entré, premier sorti (PEPS).

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2014

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

f) Dette à long terme

Les frais d'émission liés à la dette à long terme sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt concerné, selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais reportés liés à la dette à long terme. La dette à long terme est présentée nette de ces frais à l'état de la situation financière.

g) Charges et passif au titre des avantages sociaux futurs

Régimes de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur.

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

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

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées

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

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

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

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

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2014

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.

Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement comme charge. Il fait l'objet, en contrepartie, d'un montant à pourvoir dans le futur à des fins fiscales.

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

Le montant provenant de la mesure d'allègement fiscal, instaurée à la suite de la crise financière de 2008, relatif au régime de retraite à prestations déterminées, fait également l'objet en contrepartie d'un montant à pourvoir dans le futur à des fins fiscales.

h) Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

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

- Avantages sociaux futurs
 - ❖ Pour le déficit constaté initialement au 1^{er} janvier 2007, dans le cas des régimes capitalisés : de façon progressive sur la DMERCA des salariés participants. Dans le cas des régimes non capitalisés : le déficit n'est pas amorti.
 - ❖ Pour le coût relié aux services passés découlant de modifications de régime de retraite à prestations déterminées : sur la DMERCA des salariés participants touchés.
 - ❖ 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.
 - ❖ À titre de mesure d'allègement, pour les gains et pertes actuariels relatifs au régime de retraite à prestations déterminées : il est prévu que le montant à pourvoir dans le futur, constitué en vertu de la mesure d'allègement selon les modalités décrites au document d'information émis par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) le 7 novembre 2008, se renverse au moyen de gains actuariels futurs, sinon de manière à ce qu'il soit ramené à zéro en 2021, en conformité avec les modalités d'encadrement de la mesure décrites dans le document d'information émis par le MAMOT le 7 octobre 2009.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2014

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

h) Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir (suite)

- Appariement fiscal des revenus de transfert
 - ❖ Démarcation des intérêts et du capital : exercice subséquent.
- Financement à long terme des activités de fonctionnement
 - ❖ Pour les frais d'émission de la dette à long terme en question : au fur et à mesure du remboursement en capital.

i) Instruments financiers dérivés

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

3. Usagers

	2014	2014	2013
		Réel	Réel
	\$	\$	\$
Transport régulier	21 216 804	20 089 532	19 608 676
Revenus régionaux ^(a)	11 834 836	11 172 471	10 932 882
Transport adapté	1 077 049	934 703	981 195
	34 128 689	32 196 706	31 522 753

^(a) Les revenus régionaux attribuables à la Société proviennent du partage de la vente des titres de transport métropolitain effectué par l'Agence métropolitaine de transport.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2014

4. Transferts du gouvernement du Québec

	2014	2014	2013
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Exploitation - transport régulier	11 199 000	10 711 223	10 100 093
Exploitation - transport adapté	4 018 127	3 820 563	4 018 134
Financement	7 711 150	5 347 188	6 540 370
Autres		2 564	-
	22 928 277	19 881 538	20 658 597
Investissement			
Immobilisations	15 389 820	8 853 034	6 272 304
	38 318 097	28 734 572	26 930 901

5. Agence métropolitaine de transport

	2014	2014	2013
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Quote-part de la taxe sur les carburants	6 500 000	5 800 000	7 146 689
Aide à l'intégration tarifaire	4 566 102	4 431 413	4 443 790
Aide métropolitaine	598 514	656 977	660 053
	11 664 616	10 888 390	12 250 532
	2014	2014	2013
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Équipements métropolitains	1 680 000	1 247 432	1 328 166
Contribution aux trains de banlieue	6 357 000	5 618 133	5 874 989
Autres	44 500	16 250	-
	8 081 500	6 881 815	7 203 155

NOTES COMPLÉMENTAIRES

AU 31 DÉCEMBRE 2014

6. Autres revenus

	2014	2014	2013
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Publicité	645 541	795 603	767 623
Gestion des équipements et infrastructures métropolitains	503 669	503 699	491 414
Revenus d'intérêts	215 000	219 830	281 640
Activités accessoires et autres revenus	1 129 343	1 140 014	1 048 469
	2 493 553	2 659 146	2 589 146

7. Débiteurs

	2014	2013
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	13 188 865	9 475 760
Comptes clients généraux	1 673 796	2 055 106
Taxes à la consommation	1 494 750	809 485
Autres	527 884	581 344
	16 885 295	12 921 695

8. Transferts à recevoir

	2014	2013
	\$	\$
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme	9 413 368	10 412 950
Exploitation - transport régulier	11 260 330	1 597 509
Exploitation - transport adapté	1 280 805	1 451 264
Immobilisations	5 161 215	4 534 122
Autres	112 107	145 088
	27 227 825	18 140 933

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

9. Emprunt bancaire

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 10 000 000 \$, au taux préférentiel et renégociable annuellement. Le taux moyen pour l'exercice financier 2014 s'est élevé à 3,0 % (3 % au 31 décembre 2013).

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 l'emprunt bancaire contracté par la Société. La garantie est sans contrepartie.

10. Créditeurs et frais courus

	2014	2013
	\$	\$
Salaires et charges sociales	11 154 027	10 784 828
Fournisseurs et frais courus	6 400 478	4 508 412
Intérêts courus de la dette à long terme	271 745	323 609
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	446 725	216 579
	18 272 975	15 833 428

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

11. Dette à long terme

	2014	2013
	\$	\$
Obligations		
taux d'intérêt variant de 1,3 % à 4,55 % (1,3 % à 4,95 % en 2013)		
échéant de janvier 2015 à octobre 2019	63 263 000	61 739 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(555 026)	(564 772)
	62 707 974	61 174 228

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

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

Année	\$
2015	9 632 000
2016	8 357 000
2017	8 616 000
2018	8 819 000
2019	7 199 000
1 à 5 ans	42 623 000
6 à 10 ans	19 794 000
11 ans et plus	846 000
	63 263 000

12. Dette nette

	2014	2013
	\$	\$
À la charge de		
Municipalité	14 800 393	9 377 048
Tiers		
Gouvernement du Québec - revenus futurs découlant d'ententes	31 161 222	30 034 982
Autres	65 241	51 796
	46 026 856	39 463 826

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

13. Passif au titre des avantages sociaux futurs

a) Description générale des régimes d'avantages sociaux

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

Les employés cadres et non syndiqués de la Société participent au Régime de retraite des employés cadres et non syndiqués de la Société de transport de Laval. Ce régime est un régime à prestations déterminées. Les participants et la Société se partagent le financement du régime par le versement de cotisations. Les prestations prévues au titre du régime de retraite sont principalement fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des cinq meilleures années consécutives de rémunération. Les employés cadres et non syndiqués de la Société bénéficient également d'un programme d'allocation de retraite. Le programme d'allocation de retraite est un régime non capitalisé à prestations déterminées fournissant une rente supplémentaire à certains employés. Cette rente représente l'excédent de la rente déterminée au régime de retraite sans tenir compte des limites fiscales imposées par la loi de l'impôt sur celle du régime de retraite en tenant compte de ces limites. Pour ce régime, seul l'employeur est responsable du financement.

L'évaluation actuarielle la plus récente du régime de retraite aux fins de la capitalisation a été effectuée le 31 décembre 2013 et la prochaine évaluation doit être effectuée en date du 31 décembre 2015.

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

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

13. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

b) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2014	2013
	\$	\$
Actif du régime à prestations déterminées capitalisé	3 650 700	2 576 300
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(14 556 400)	(13 570 900)
	(10 905 700)	(10 994 600)

c) Charge de l'exercice

	2014	2013
	\$	\$
Régime à prestations déterminées capitalisé (voir section g)	1 878 900	1 983 900
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	1 635 400	1 785 200
Régime de retraite à cotisations déterminées	3 811 557	3 607 700
Régime de retraite des élus municipaux	22 784	14 230
	7 348 641	7 391 030

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

13. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

d) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2014	2013	2014	2013
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	35 796 700	31 535 000	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(36 632 400)	(36 627 300)	(14 756 500)	(13 653 500)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(835 700)	(5 092 300)	(14 756 500)	(13 653 500)
Pertes actuarielles non amorties	4 486 400	7 668 600	200 100	82 600
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	3 650 700	2 576 300	(14 556 400)	(13 570 900)

e) Charge de l'exercice

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2014	2013	2014	2013
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 693 000	1 656 000	1 114 000	1 113 300
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	(1 411 700)	-	-	-
Cotisations salariales des employés	(521 000)	(493 700)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	544 800	585 000	4 300	124 800
Pertes actuarielles constatées lors d'une modification de régime	1 411 700	-	-	-
Charge de l'exercice excluant les intérêts	1 716 800	1 747 300	1 118 300	1 238 100
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	2 012 100	1 961 000	517 100	547 100
Rendement espéré des actifs	(1 850 000)	(1 724 400)	-	-
Charge d'intérêts nette	162 100	236 600	517 100	547 100
Charge de l'exercice	1 878 900	1 983 900	1 635 400	1 785 200

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

13. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

f) Principales hypothèses (taux pondérés)

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2014	2013	2014	2013
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,10%	5,70 %	3,25%	3,75 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,10%	5,70 %	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,10%	3,25 %	2,52%	2,67 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,10%	2,25 %	2,10%	2,25 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	6,64%	6,82 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	4,50%	4,50 %
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	2027	2027

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

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

Un processus prévoit une période de négociations débutant le 1er février 2015 afin de déterminer la nature des changements qui seront apportés aux régimes. En l'absence d'entente, une décision sans appel sera prise ultimement par un arbitre. Il est à noter que selon les conditions prévues à la Loi, certains régimes peuvent faire l'objet de report dans le processus avec négociations à compter du 1er janvier 2016 (ci-après « régimes avec report »). Pour ces régimes avec report, une évaluation au 31 décembre 2014 sera requise. Certains changements de la Loi s'appliquent dès le 1er janvier 2014, d'autres s'appliquent à la conclusion de l'entente entre les parties alors que d'autres éléments s'appliquent à la fin de la convention collective en vigueur pour les régimes avec report.

Des requêtes introductives d'instance en déclaration d'inconstitutionnalité et en nullité ont été déposées devant la Cour supérieure visant à faire annuler cette Loi. Puisque l'issue de ces démarches est indéterminable, les incidences possibles de ces requêtes n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2014.

La Loi prévoit divers éléments visant les modalités du service antérieur et celles du service postérieur. Sans être une liste exhaustive, voici les principaux changements prévus à la Loi.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

13. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

g) La Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal (suite)

Pour le service antérieur :

- Élimination de l'indexation automatique de la rente de retraite et de la prestation additionnelle pour les participants actifs;
- Partage du déficit attribuable aux participants actifs entre la Société et les participants actifs (portion entre 45 % et 50 % aux participants actifs);
- Suspension possible de l'indexation automatique des rentes des participants retraités à compter de 2017 selon certaines conditions prévues à la Loi (incluant une décision de la Société prise à cet effet avec convocation des retraités à une assemblée).

Conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public (SP 3250) et aux directives du MAMOT, seuls les deux premiers points ont été considérés au cours de l'exercice 2014.

Pour le service postérieur :

- Élimination de l'indexation automatique de la rente de retraite et de la prestation additionnelle pour les participants actifs;
- Plafonnement de la cotisation d'exercice à 18 % de la masse salariale;
- Partage à 50 / 50 de la cotisation d'exercice entre les participants actifs et la Société;
- Partage à 50 / 50 des déficits liés au service postérieur entre les participants actifs et la Société;
- Mise en place d'un fonds de stabilisation auquel des cotisations d'au moins 10 % de la cotisation d'exercice seront versées (parts égales entre les participants actifs et la Société).

Conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public (SP 3250) et aux directives du MAMOT, seuls les deux premiers points ont été considérés au cours de l'exercice 2014.

Les incidences de ces modifications pour la Société aux résultats de 2014 suite à l'élimination de l'indexation automatique des rentes de retraite et de la prestation additionnelle des participants actifs sont les suivantes :

- Diminution du coût des services passés de 1 411 700 \$;
- Pertes actuarielles nettes constatées en contrepartie de 1 411 700 \$;
- Diminution du coût des service courant de l'exercice de 159 800 \$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

14. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	2 874 313	542 780	203 098	3 213 995
Bâtiments	48 319 555	1 931 935	-	50 251 490
Véhicules	122 186 365	20 182 266	201 934	142 166 697
Ameublement et équipements de bureau	20 760 508	429 680	22 000	21 168 188
Machinerie, outillage et équipements	13 941 652	1 260 075	72 261	15 129 466
Terrains	1 533 980	911 938		2 445 918
	209 616 373	25 258 674	499 293	234 375 754
Immobilisations en cours	11 636 946	(2 028 870)	-	9 608 076
	<u>221 253 319</u>	<u>23 229 804</u>	<u>499 293</u>	<u>243 983 830</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	2 144 021	89 419	235 817	1 997 623
Bâtiments	15 386 697	1 216 355	-	16 603 052
Véhicules	92 343 281	8 134 988	180 096	100 298 173
Ameublement et équipements de bureau	10 437 758	1 521 652	21 999	11 937 411
Machinerie, outillage et équipements	6 623 310	947 170	35 363	7 535 117
	<u>126 935 067</u>	<u>11 909 584</u>	<u>473 275</u>	<u>138 371 376</u>
Valeur comptable nette	<u>94 318 252</u>			<u>105 612 454</u>

Au 31 décembre 2014, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 2 281 864 \$ (1 116 081 \$ en 2013), sont inscrites dans les créiteurs et frais courus.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

15. Autres actifs non financiers

	2014	2013
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	4 285 016	4 115 942
Frais payés d'avance	192 196	162 636
	4 477 212	4 278 578

16. Engagements

Au 31 décembre 2014, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

a) Contrat d'acquisition d'autobus urbains

Par l'entremise du processus d'achats unifiés 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 2013 à 2016. Ce contrat comporte également deux options d'une année chacune, soit une pour 2017 et une pour 2018. Le montant total des contrats pour la Société, y compris les années d'option, ne doit pas dépasser 120 M\$. La Société prévoit recevoir 20 autobus en 2015 pour une valeur estimée à 14,2 M\$. Une avance contractuelle de 4,2 M\$ a été versée en date du 31 décembre 2014.

b) Boîtes à perception pour autobus

En 2012 et 2013, la Société a mandaté la STM pour procéder à l'acquisition de 70 boîtes de perception pour autobus entre 2013 et 2018, dont 9 en 2015, pour un montant total de 1,9 M\$. Le solde résiduel de ce contrat au 31 décembre 2014 est de 1,3 M\$.

c) Contrats de services pour le transport aux personnes handicapées

Dans le cadre de ses opérations de transport adapté, la Société a octroyé deux contrats de services, soit un premier en 2010 pour le transport par minibus et un second en 2011 pour le transport par taxi collectif. Le contrat pour le transport par minibus comportait une option de prolongation de 48 mois que la Société a décidé d'exercer. Le solde résiduel de ces deux contrats est de 24,3 M\$. Les versements prévus s'établissent de la façon suivante : 7,8 M\$ en 2015, 8,0 M\$ en 2016, 4,2 M\$ en 2017 et 4,3 M\$ en 2018.

d) Contrats d'approvisionnement en carburant

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la STM pour négocier un contrat d'approvisionnement en carburant auprès d'un fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée. La Société a également négocié des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières afin d'atténuer les effets de fluctuations du prix du carburant sur le marché, et ce, jusqu'au 31 décembre 2017. La Société s'est engagée à payer une quantité de 27 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 20,5 M\$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2014

16. Engagements (suite)

e) Mesures préférentielles

Dans le cadre du programme visant la mise en service des mesures préférentielles pour les autobus, la Société a octroyé plusieurs contrats pour des services professionnels pour un montant total de 1,8 M\$. Les versements prévus sont de 1,1 M\$ en 2015 et 0,7 M\$ en 2016.

f) Agrandissement garage et bâtiments

La Société a octroyé des contrats en vue de l'agrandissement de son garage et des locaux administratifs pour un montant de 7,0 M\$. Les versements prévus sont de 6,6 M\$ en 2015 et 0,4 M\$ en 2016.

En vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, la Ville de Laval est garante des obligations et des engagements de la Société. La garantie est sans contrepartie.

17. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, la Société de transport de Laval fait l'objet de divers litiges. Bien que l'issue de ces litiges, au 31 décembre 2014, ne puisse être déterminée avec certitude, la Société est d'avis que leur dénouement n'aura aucune incidence défavorable importante sur sa situation financière, ses résultats et ses flux de trésorerie.

18. Données budgétaires

L'état des résultats ainsi que les activités de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales comportent une comparaison avec le budget adopté par la Ville de Laval le 3 décembre 2013.

19. Opérations entre apparentés

La Société fait partie du périmètre comptable de la Ville de Laval. La Société ne réalise aucune opération importante avec la Ville de Laval dans le cours normal de ses affaires, en excluant les contributions reçues de la Ville de Laval, soit 57 357 000 \$ en 2014 et 55 550 000 \$ en 2013.

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2014

Émission			Taux d'intérêt	Échéance	Solde	
Date	Numéro	Montant			2014	2013
		\$	%		\$	\$
2004-01-13	30	8 000 000	4,7398	2014	-	1 275 000
2005-03-30	31	12 600 000	4,3769	2015	2 059 000	3 422 000
2009-05-20	36	4 755 000	3,3199	2014	-	3 156 000
2010-01-26	37	4 476 000	2,8120	2015	2 590 000	3 086 000
2010-12-21	38	6 153 000	2,8336	2015	3 767 000	4 394 000
2011-11-23	39	25 284 000	2,5581	2016	18 601 000	20 907 000
2012-11-21	40	4 260 000	2,2387	2017	3 625 000	3 947 000
2013-02-20	41	4 710 000	2,0419	2018	3 814 000	4 710 000
2013-07-23	42	6 612 000	2,1876	2018	5 685 000	6 612 000
2013-09-18	43	2 000 000	2,6203	2018	1 827 000	2 000 000
2013-12-18	44	8 230 000	2,3967	2018	7 452 000	8 230 000
2014-05-21	45	5 669 000	2,1268	2019	5 669 000	-
2014-10-21	46	8 174 000	2,2417	2019	8 174 000	-
					63 263 000	61 739 000

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	2014 Budget	2014 Réel	2013 Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	77 190 607	77 074 325	73 246 653
Carburant	8 502 119	8 335 078	8 804 033
Contrats de transport adapté	7 919 234	8 007 904	7 970 846
Entretien et réparations des véhicules	3 918 753	4 000 959	4 344 947
Honoraires et contrats	3 946 311	3 427 868	3 856 953
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	2 240 822	1 869 403	2 151 003
Services publics	1 274 839	1 346 805	1 353 441
Assurances, taxes et immatriculations	933 539	931 837	880 485
Matériel et fournitures	284 029	245 166	261 673
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	307 449	272 758	239 860
Location	94 254	99 157	85 528
Dépenses imprévues	1 900 081	-	-
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	8 081 500	6 881 815	7 203 155
Intérêts et frais de financement	3 485 198	2 386 524	2 525 433
Amortissement des immobilisations	14 959 000	11 909 584	11 649 727
	135 037 734	126 789 183	124 573 737

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	2014 Budget	2014 Réel	2013 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de la Ville de Laval	57 357 000	57 357 000	55 550 000
Usagers	34 128 689	32 196 706	31 522 753
Transferts du gouvernement du Québec	22 928 277	19 881 538	20 658 597
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	11 664 616	10 888 390	12 250 532
Autres revenus	2 493 553	2 659 146	2 589 146
	128 572 135	122 982 780	122 571 028
Charges			
Transport régulier	82 302 273	81 654 765	79 773 886
Administration générale	15 730 536	15 251 884	14 808 440
Transport adapté	8 579 147	8 704 611	8 613 096
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	8 081 500	6 881 815	7 203 155
Intérêts et frais de financement	3 485 198	2 386 524	2 525 433
Dépenses imprévues	1 900 081	-	-
Amortissement des immobilisations	14 959 000	11 909 584	11 649 727
	135 037 735	126 789 183	124 573 737
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(6 465 600)	(3 806 403)	(2 002 709)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession		2 675	(73)
Amortissement	14 959 000	11 909 584	11 649 727
Perte sur cession	-	23 343	4 415
	14 959 000	11 935 602	11 654 069
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	285 968	138 333	176 456
Remboursement de la dette à long terme	(9 110 296)	(8 250 418)	(9 053 135)
	(8 824 328)	(8 112 085)	(8 876 679)
Affectations			
Activités d'investissement	(689 875)	(659 534)	(1 372 532)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	(112 997)	(85 721)	(157 773)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	1 133 800	1 525 874	1 185 758
	330 928	780 619	(344 547)
	6 465 600	4 604 136	2 432 843
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	797 733	430 134

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	2014 Budget	2014 Réel	2013 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Transferts du gouvernement du Québec	15 389 820	8 853 034	6 272 304
Autres revenus			
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	15 389 820	8 853 034	6 272 304
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Terrain	-	(2 693 653)	
Infrastructures	(10 525 673)	(1 538 292)	(32 962)
Bâtiments	(8 825 000)	(3 382 982)	(5 095 953)
Véhicules	(20 670 892)	(13 189 538)	(7 173 515)
Ameublement et équipements de bureau	(5 069 169)	(2 257 023)	(1 670 629)
Machinerie, outillage et équipements	(452 000)	(168 316)	(1 235 064)
	(45 542 734)	(23 229 804)	(15 208 123)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	26 099 500	10 635 667	6 640 880
Affectations			
Activités de fonctionnement	689 875	659 534	1 372 532
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	3 363 539	1 871 158	-
	4 053 414	2 530 692	1 372 532
	(15 389 820)	(10 063 445)	(7 194 711)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(1 210 411)	(922 407)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2014

	2014	2013
	\$	\$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	26 984 553	27 972 257
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(12 213 870)	(10 697 742)
Financement des investissements en cours	(420 323)	790 088
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	52 317 848	43 556 974
	66 668 208	61 621 577

VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS

Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés

Excédent de fonctionnement affecté	25 249 527	26 322 952
Fonds réservés		
Fonds de roulement	1 180 000	1 084 533
Financement des activités de fonctionnement	555 026	564 772
	1 735 026	1 649 305
	26 984 553	27 972 257

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	971 700	1 111 700
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	(20 300)	(20 300)
Régimes non capitalisés	(5 900 500)	(4 915 000)
Paiements de transfert	1 756 956	2 157 330
Financement à long terme des activités de fonctionnement	(555 026)	(564 772)
	(12 213 870)	(10 697 742)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

AU 31 DÉCEMBRE 2014

	2014	2013
	\$	\$
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	1 894 342	1 441 343
Investissements à financer	(2 314 665)	(651 255)
	(420 323)	790 088
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actif		
Immobilisations	105 612 454	94 318 252
Éléments de passif		
Dette à long terme	62 707 974	61 174 228
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(9 413 368)	(10 412 950)
	53 294 606	50 761 278
	52 317 848	43 556 974



Société de transport de Laval
2250, avenue Francis-Hughes
Laval (Québec) H7S 2C3
450 662-5400
stl.laval.qc.ca

Dépôt légal
4^e trimestre 2015

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0835-460X

