

RAPPORT D'ACTIVITÉS

2016

PRIORITÉ CLIENT



**NOUS AMÉLIORONS
LA VIE À LAVAL**

TABLE DES MATIÈRES

6

MOT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

8

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

10

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE – AN 1

14

LA STL EN CHIFFRES

18

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

20

LE COMITÉ DE DIRECTION

22

LES RÉALISATIONS DE 2016

24

STRATÉGIE 1

36

STRATÉGIE 3

38

CONDITION 2

44

ÉTATS FINANCIERS

MOT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'année 2016 a été une année charnière pour le transport collectif à Laval. Non seulement la Société de transport de Laval (STL) a continué d'optimiser l'efficacité et l'accessibilité de ses services, mais elle a aussi piloté le plus grand chantier de son histoire afin de rendre son réseau encore plus concurrentiel par rapport à l'automobile.

En effet, de concert avec la Ville de Laval, la STL a dirigé d'importants travaux en 2016 dans le cadre de l'implantation des mesures préférentielles pour bus (MPB). Ces interventions, au coût de 23,5 millions de dollars, permettront d'améliorer la ponctualité et de réduire le temps de parcours de nos autobus sur un certain nombre de lignes à compter de l'année 2017. Entre autres, des systèmes de feux intelligents pour autobus ont été installés sur 90 % des feux de circulation de notre réseau, et 14,4 kilomètres de voies réservées ont été aménagés dans des secteurs stratégiques.

L'année 2016 marquait aussi la fin des travaux d'agrandissement du garage de la STL. Ces travaux avaient été entrepris pour répondre au développement du réseau et à la croissance de son parc d'autobus. Le nouveau garage, qui peut accueillir jusqu'à 60 autobus supplémentaires, aidera la STL à faire face à la croissance de l'achalandage. De plus, la STL a travaillé à l'élaboration et à la mise en œuvre du programme Engagement qualité STL, sa promesse client renouvelée qui sera implantée au printemps 2017. Ce faisant, la Société s'est engagée à respecter des normes élevées, de manière à offrir

un service de qualité axé prioritairement sur le client. Par ailleurs, la STL continue de préparer le réseau de transport collectif de demain. En 2016, elle a poursuivi sa réflexion au sujet de l'électrification de son réseau et s'est engagée à exploiter une ligne par autobus électriques d'ici 2020. La Société compte électrifier l'ensemble de son parc d'autobus d'ici 2035-2040. La Société de transport de Laval est reconnue pour son dynamisme et ses innovations. Grâce au soutien continu de la Ville de Laval, dont la contribution au budget de la Société était en hausse de près de 7 %, pour atteindre 65,4 millions de dollars en 2016, la STL est en mesure d'assurer sa croissance en offrant un service de transport collectif performant qui répond aux besoins de la collectivité lavalloise. L'année 2017 marquera l'arrivée d'une nouvelle structure de gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. La STL collabore à sa mise en place tout en insistant sur la nécessité de

conserver sa capacité d'innover et de répondre aux besoins particuliers de sa clientèle. De plus, la STL salue l'initiative du gouvernement fédéral qui consiste à financer des projets d'amélioration des réseaux de transport en commun par l'entremise du Fonds pour les infrastructures du transport en commun (FITC). Au cours de l'année 2016, la STL a soumis plusieurs projets pour la phase 1 du programme et a préparé des dossiers pour la phase 2.

La STL a déployé beaucoup d'efforts, ces dernières années, pour améliorer la qualité de ses prestations, et elle compte poursuivre sur cette lancée afin d'offrir un service de transport collectif qui réponde de manière optimale aux besoins de l'ensemble de sa clientèle. Résolument tournée vers l'avenir, elle est mieux outillée que jamais pour participer pleinement à la promotion d'une culture de la mobilité durable à Laval.



**DAVID
DE COTIS**

Président du conseil
d'administration

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'année 2016 a été celle des grands chantiers à la Société de transport de Laval.

En effet, la STL a travaillé sur de nombreux fronts afin d'optimiser ses services et d'améliorer l'expérience client, tout en préparant l'avenir du transport collectif à Laval. Entre autres, elle a adopté son Plan d'affaires 2016-2018 qui précise les projets à réaliser dans un horizon de trois ans. Ce document était assorti d'un nouveau Plan triennal de communication et de marketing, outil de planification qui vise à assurer la cohérence des communications, du marketing, du service à la clientèle et des relations avec la collectivité, de manière à aider la Société à atteindre ses objectifs stratégiques et à accroître sa notoriété.

La STL doit continuer à innover pour améliorer l'efficacité de son réseau. En 2016, elle a dirigé d'importants travaux afin de préparer le terrain pour l'implantation des mesures préférentielles pour bus (MPB), qui permettront de diminuer le temps de parcours de ses autobus. Les travaux consistaient notamment à installer des dispositifs à la fine pointe de la technologie sur la quasi-totalité des feux de circulation du réseau et dans l'ensemble des d'autobus pour leur donner la priorité aux feux, et à aménager des voies réservées, dont une voie centrale sur le boulevard Le Corbusier Sud. La STL a aussi renouvelé son engagement en matière de

service à la clientèle en créant l'Engagement qualité STL, programme novateur qui vise à répondre aux attentes élevées de tous ses clients. Ces projets ont été menés à terme grâce à la mobilisation de nos employés et à l'appui des syndicats. Je tiens à remercier tous et chacun de leur collaboration et de leur dévouement.

Au cours des dernières années, la STL a posé de nombreux gestes afin d'optimiser ses pratiques de gestion. Chaque secteur de l'entreprise participe régulièrement à des activités d'amélioration continue. Après avoir reçu en 2015 une *Grande mention* du Mouvement québécois de la qualité pour ses pratiques de gestion exemplaires, la Société de transport de Laval a obtenu le *Prix Canada pour l'excellence* – Qualité argent 2016, honneur qui confirme son engagement en matière d'efficacité organisationnelle.

Tous ces succès augurent bien pour l'avenir. Forte de cette expérience, la STL maintient le cap sur l'excellence et l'innovation afin de bâtir la mobilité de demain. En 2017, elle continuera de tester les technologies de propulsion électrique offertes sur le marché afin de déterminer celle qui convient le

mieux à son réseau. Elle proposera aussi de nouvelles options de paiement et des applications mobiles qui contribueront à améliorer l'expérience client et à maintenir son leadership technologique. Entre autres, elle poursuivra le développement du projet STL Compagnon, plateforme d'accompagnement pour les personnes atteintes de déficience intellectuelle. Bref, elle continuera de se positionner en tant qu'acteur incontournable de la mobilité urbaine et durable.

Au cours des dernières années, la STL a posé de nombreux gestes afin d'optimiser ses pratiques de gestion.

**GUY
PICARD**

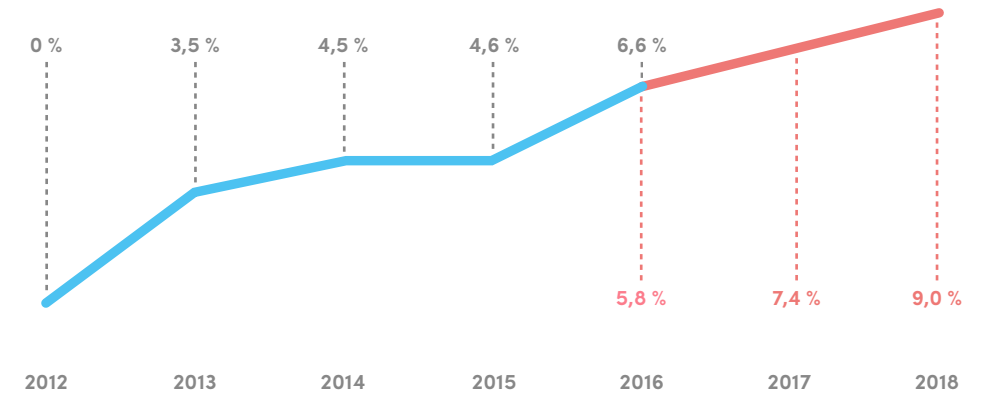
Directeur général



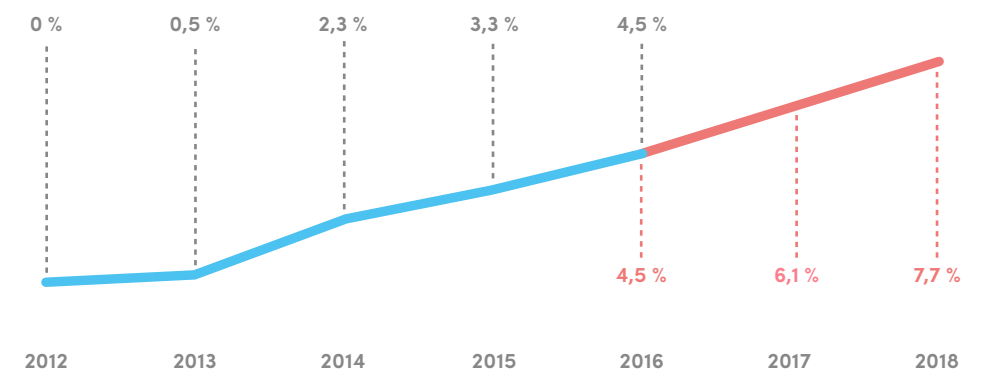
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE – AN 1



ACCROISSEMENT DE L'ACHALANDAGE DEPUIS 2012



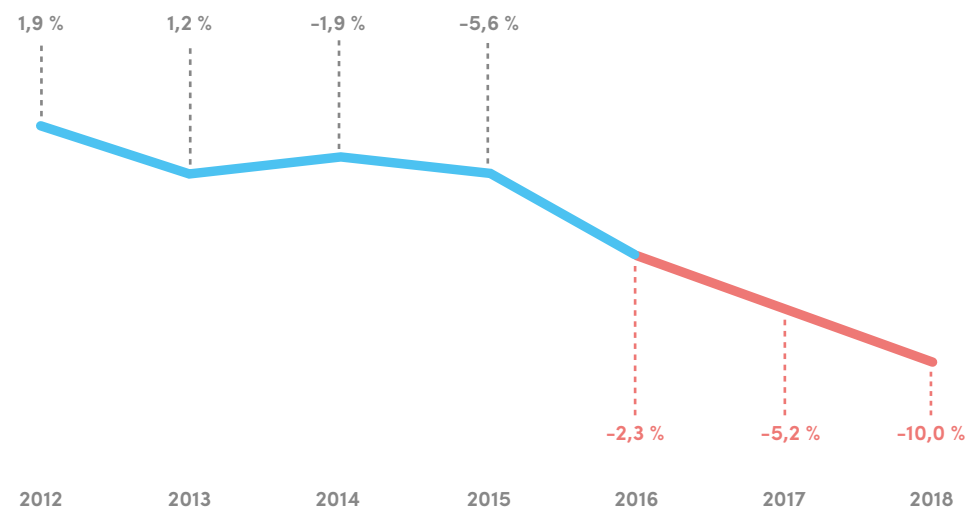
ACCROISSEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE DEPUIS 2012 (KM COMMERCIAUX)



Légende

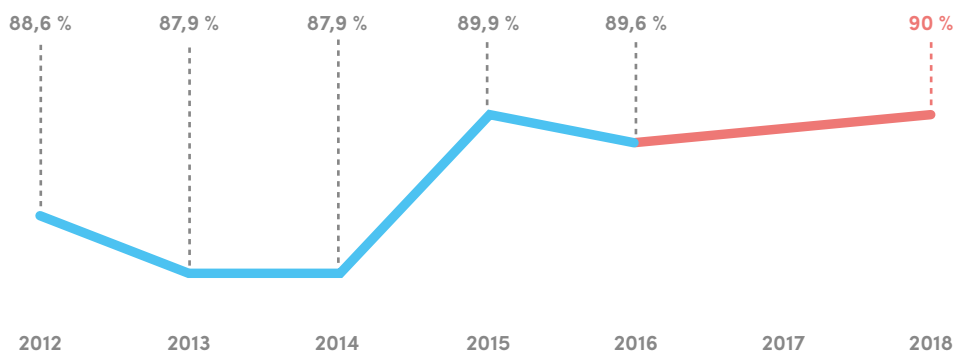
- = réel
- = projection

TAUX D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) PAR 100 KM PARCOURUS DEPUIS 2012



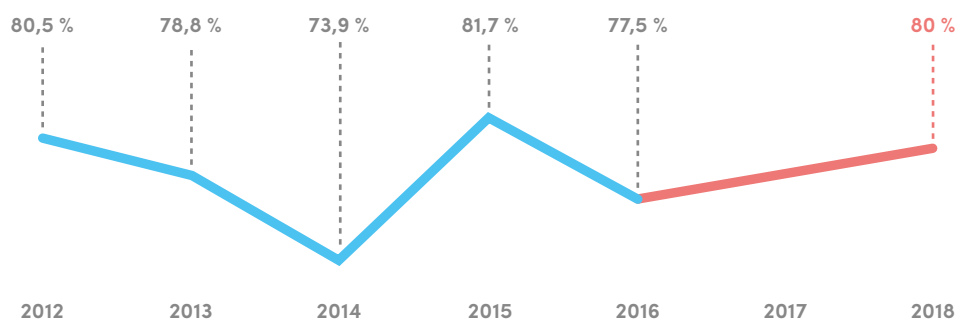
Diminution du taux d'émission de 3,8 % par rapport à 2015.

PONCTUALITÉ*



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

INDICE DE SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE



Légende

- = réel
- = projection

LA STL EN CHIFFRES



LA STL		2015	2016
BUDGET		131 092 000 \$	136 626 000 \$
EMPLOYÉS	Total	886	895
	Chauffeurs	572	588
	Entretien	114	113
	Bureau non syndiqués	127*	123*
	Bureau syndiqués	65	63
	Centre contact clients	8	8
	ASSEMBLÉES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	Ordinaires	11
	Extraordinaires	5	5
	Résolutions	216	203

* À l'exclusion des membres du conseil d'administration, de la brigade d'information et des étudiants

LE RÉSEAU		2015	2016
ABRIBUS		506	522
TERMINUS		6	6
INFOBUS	Horaire à l'arrêt	1 413	1 421
AFFICHEURS STL SYNCHRO	Aux arrêts	84	84
	Dans les autobus	274	285
POINTS DE VENTE		47	47

DÉPLACEMENTS		2015	2016
TOTAL		21 581 982	22 007 235

TRANSPORT RÉGULIER		2015	2016
KILOMÉTRAGE PARCOURU		12 994 073	13 149 387
HEURES D'OPÉRATION		516 918	529 140
RÉSEAU	En kilomètres	1 403	1 413
LIGNES		44	45
ARRÊTS		2 702*	2 710*
AUTOBUS		295	306
BIODIESEL	En litres	8 666 647	8 573 695

* Y compris les quais d'embarquement

TRANSPORT ADAPTÉ	2015	2016
DÉPLACEMENTS	450 848	480 604
PLAINTES	559	853
CLIENTS	7 119	7 646
NOUVEAUX	934	1 027
TOTAL	7 646	8 495

TAXIS COLLECTIFS	2015	2016
LIGNES	7	9
DÉPLACEMENTS*	50 009	41 411

* Ajustement des validations

TRANSPORT SCOLAIRE INTÉGRÉ	2015	2016
DÉPLACEMENTS/JOUR	10 000	10 000
VOYAGES	224	222
LIGNES	119	119

LA STL EN LIGNE		2015	2016
SITE INTERNET : stl.laval.qc.ca	Visites	3 060 357	2 953 735
	Visiteurs uniques	823 344	809 242
TÉLÉCHARGEMENTS	iPhone	29 940	31 913
	Android	28 062	16 005
ABONNÉS	Ma STL	46 076	54 602
	Facebook	4 218	5 057
	Twitter	2 193	2 649
CHRONOBUS	Appels reçus	448 960	428 936

ALERTE AU SMOG	2015	2016
NOMBRE DE JOURS À 1 \$	0	0
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	0	0
HAUSSE EN POURCENTAGE	0 %	0 %

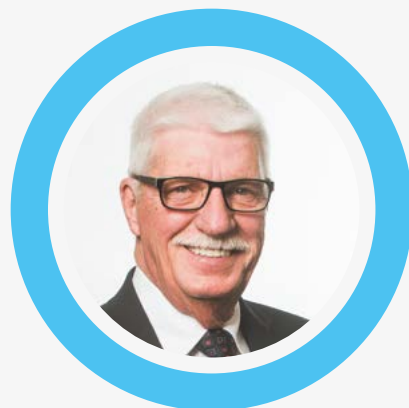
PROMOTION DE LA MOBILITÉ DURABLE*	2016
NOMBRE DE JOURS À 1 \$	1
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	2 401
HAUSSE EN POURCENTAGE	3,7 %

* Pour promouvoir le transport en commun, la STL a offert le transport à 1 \$ le 16 septembre 2016.

529 140 heures d'opération**13 149 387 kilomètres parcourus****1 413 kilomètres de réseau****895 employés****22 007 235 déplacements****136 626 000 \$ de budget****45 lignes****306 autobus**

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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



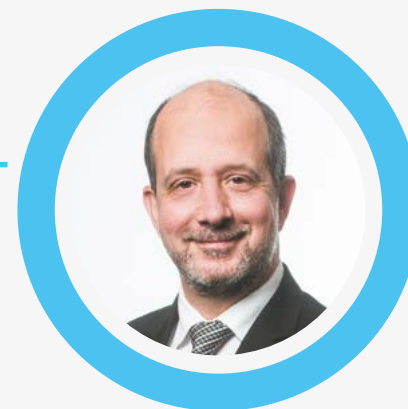
DAVID DE COTIS
Président et conseiller municipal de Saint-Bruno



ALINE DIB
Administratrice et conseillère municipale de Saint-Martin



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



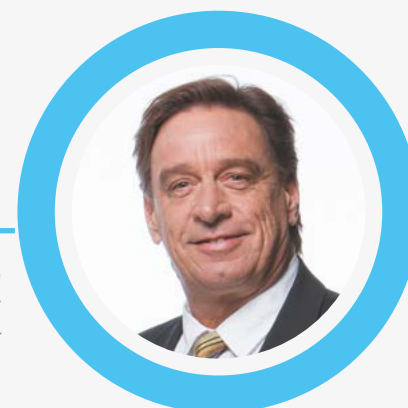
JOCELYNE FRÉDÉRIC-GAUTHIER
Administratrice et conseillère municipale d'Auteuil



STEVE BLETAS
Administrateur et représentant des clients du transport adapté



MICHEL REEVES
Administrateur et représentant des clients du transport régulier



LE COMITÉ DE DIRECTION

GUY PICARD
Directeur général



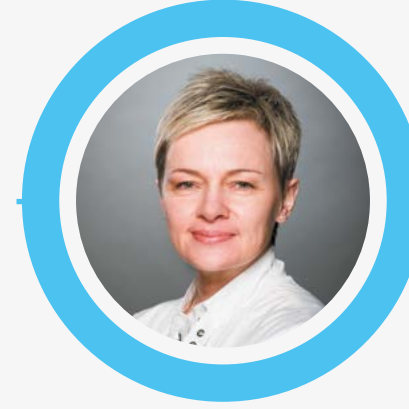
PIERRE CÔTÉ
Secrétaire corporatif et directeur,
Affaires juridiques



DANIEL BOISMENU
Directeur, Communications
et marketing



CHRISTINE GAUVREAU
Directrice, Planification
et développement



SYLVAIN BOUCHER
Directeur, Entretien
et ingénierie



DANIEL BEAUCHAMP
Directeur, Stratégie et intégration
Transport et qualité du service



JOSÉE PRUD'HOMME
Directrice, Ressources
humaines



PIERRE LAVIGUEUR
Directeur principal,
Développement et innovation



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



SYLVAIN YELLE
Directeur principal,
Exploitation



NICOLAS GIRARD
Directeur principal,
Communications
et affaires publiques



LES RÉALISATIONS DE 2016

SUIVI DU PLAN D'AFFAIRES 2016-2018



DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICE ATTRAYANTE ET COMPÉTITIVE

| Axes d'intervention prioritaires

| Réalisation de 2016

1.1 DÉVELOPPER, OPTIMISER ET INTÉGRER LES SERVICES

- Mesures préférentielles pour bus (MPB)
- Plan d'accessibilité 2017-2022
- Lignes accessibles
- Service à la demande
- Ligne 360
- Amélioration du service, axe des Laurentides
- Taxis collectifs
- Ententes scolaires

1.2 AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT

- Engagement qualité STL
- Plan triennal de mise en marché
- Optimisation, montage du service
- Nouveautés au transport adapté
- Acquisition et remplacement d'abribus

FAIRE DE LA STL UNE ENTREPRISE PLUS ÉCORESPONSABLE



| Axes d'intervention prioritaires

| Réalisation de 2016

3.1 RÉDUIRE LA CONSOMMATION DU PARC AUTOBUS

- Technologie hybride de 2^e génération
- Programme Écoconduite

3.2 AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES PRATIQUES INTERNES

CONDITIONS DE RÉUSSITE

VISER L'EXCELLENCE D'AFFAIRES



| Axes d'intervention prioritaires

| Réalisation de 2016

C2.1 METTRE EN PLACE LES MEILLEURES PRATIQUES

- Gestion des données des feux de circulation
- Amélioration continue
- Feuille de temps électronique

C2.2 MISER SUR LA MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE ET MOBILISÉE

- Groupes de codéveloppement
- Engagement en matière de diversité et d'inclusion
- La STL cultive la relève

C2.3 MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES ACTIFS

- Nouveau logiciel de répartition
- Migration du Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV)
- Un garage mieux adapté à nos besoins

STRATÉGIE 1

DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICE ATTRAYANTE ET COMPÉTITIVE

1.1 DÉVELOPPER, OPTIMISER ET INTÉGRER LES SERVICES

MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB)

Pour des déplacements plus intelligents

L'année 2016 fut celle des grands chantiers à la STL. En effet, nous avons dirigé d'importants travaux, de concert avec la Ville de Laval et l'Agence métropolitaine de transport (AMT), dans le cadre de l'implantation des mesures préférentielles pour bus, projet d'envergure entièrement financé par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). La Ville de Laval a profité de ces travaux pour apporter des améliorations au réseau routier, aux zones piétonnières et aux pistes cyclables.

La STL s'est donné comme objectif d'accroître sa part de marché par rapport au voiturage en solo entre 2013 et 2022. Pour ce faire, elle doit continuer d'innover de manière à améliorer l'efficacité de son réseau. Après avoir effectué une analyse exhaustive de la congestion à Laval, nos équipes ont élaboré des projets susceptibles d'améliorer le temps de parcours dans les secteurs où les autobus perdaient le plus de temps. Appelées mesures préférentielles pour bus, ces interventions donnent priorité au transport collectif en améliorant la rapidité et la ponctualité du service. Leur mise en service aura lieu en 2017.

SEPT SECTEURS STRATÉGIQUES :

- L'AXE DES LAURENTIDES
- LE TERMINUS CARTIER
- LE TERMINUS LE CARREFOUR
- L'AXE CURÉ-LABELLE
- LES APPROCHES DU PONT LACHAPELLE
- LE BOULEVARD LE CORBUSIER NORD
- LE BOULEVARD LE CORBUSIER SUD

- PRIORITÉ AUX FEUX DE CIRCULATION
- FEUX CHANDELLES
- VOIES RÉSERVÉES
- VOIES D'ÉVITEMENT
- DÉPLACEMENT D'ARRÊTS

Plus grand chantier de l'histoire de la STL, l'implantation des MPB rendra notre réseau encore plus compétitif par rapport à l'automobile, tout en réduisant notre empreinte écologique.

La STL s'est dotée de près de 14,4 kilomètres de voies réservées cette année. Ces voies exclusives réduisent le temps de parcours de nos autobus aux heures d'affluence.

PRIORITÉ DES AUTOBUS AUX FEUX DE CIRCULATION

En 2016, nous avons procédé à l'installation de systèmes de signalisation prioritaire pour autobus sur les feux de circulation et dans nos autobus. Ce projet étant presque terminé, 232 feux de circulation et l'ensemble de notre parc d'autobus et des minibus du transport adapté en seront dotés en 2017. Selon la situation, nos autobus pourront donc avoir la priorité à 90 % des intersections à feux de notre réseau.

Regroupées sous l'appellation *Transit Signal Priority* (TSP), ces technologies permettent de réduire de manière significative les temps de parcours des autobus. Lorsqu'un autobus accuse un retard, l'ordinateur de bord envoie un signal au feu de circulation afin de demander la priorité. Selon la position de l'autobus, le feu de circulation intelligent peut prendre la décision de prolonger ou de devancer la phase verte de quelques secondes. Dans les deux cas, on gagne du temps : si le temps de vert est prolongé, l'autobus traverse l'intersection sans s'arrêter; si le temps de vert est devancé, l'autobus peut reprendre sa route quelques secondes plus tôt.

Si deux autobus demandent des priorités contradictoires à une même intersection (le feu étant sur le point de passer au vert pour l'un et au rouge pour l'autre), celui qui accuse le plus de retard a la priorité. Si les retards sont équivalents, la priorité est laissée à l'autobus qui transporte le plus de passagers. Dans ce dernier cas, le feu intelligent tient en compte les données des systèmes de comptage de passagers dans les autobus pour prendre sa décision. Notons que l'ordinateur de bord ne demande pas la priorité lorsqu'un autobus est en avance, dans le but de respecter l'horaire.

D'autre part, nous avons ajouté des **feux de type « chandelle »** à dix intersections situées à l'extérieur des sept principaux secteurs d'implantation des MPB. Les feux chandelles permettent aux autobus de traverser sécuritairement ces intersections quelques secondes avant que le feu passe au vert pour les autres véhicules.

VOIES RÉSERVÉES ET VOIES D'ÉVITEMENT

La STL s'est dotée de près de 14,4 kilomètres de **voies réservées** cette année. Ces voies exclusives réduisent le temps de parcours de nos autobus aux heures d'affluence. Elles ont été aménagées sur le côté de la chaussée dans tous les secteurs concernés, à l'exception du boulevard Le Corbusier Sud où deux voies de près d'un kilomètre réservées aux autobus ont été construites sur la partie centrale du boulevard. Les autobus y circuleront dans le même sens que la circulation dans chacune des directions et s'arrêteront juste après les intersections, afin de profiter des feux quand ils sont verts. Les arrêts en bordure de rue seront remplacés par des stations centrales spacieuses et sécuritaires. L'ensemble des travaux sur le boulevard Le Corbusier Sud seront terminés en 2019.

De plus, des **voies d'évitement** ont été ajoutées à un certain nombre d'intersections de notre réseau. Grâce à de nouveaux marquages sur la chaussée et à une nouvelle signalisation, les autobus peuvent y circuler afin d'éviter la congestion à l'approche des intersections.

DÉPLACEMENT D'ARRÊTS ET D'ABRIBUS

Enfin, la STL a déplacé quelque 53 arrêts de l'amont vers l'aval des intersections, de manière à réduire le temps d'attente des autobus. Jumelée à la priorité aux feux, cette mesure fait gagner un temps précieux à nos autobus qui peuvent maintenant profiter du feu vert avant de s'immobiliser à l'arrêt situé de l'autre côté de l'intersection.

Plus grand chantier de l'histoire de la STL, l'implantation des MPB rendra notre réseau encore plus compétitif par rapport à l'automobile, tout en réduisant notre empreinte écologique. Car les économies de temps se traduiront aussi par une baisse de nos émissions de gaz à effet de serre (GES) par kilomètre parcouru. Ces changements modifieront considérablement le visage du transport collectif à Laval, tout en faisant de la STL un chef de file dans son secteur.

PLAN D'ACCESSIBILITÉ 2017-2022

En vertu de l'article 67 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* (R.L.R.Q., chapitre E-20.1), la Société de transport de Laval (STL) doit, à titre d'organisme de transport en commun, produire un Plan de développement de l'accessibilité du transport collectif.

En 2016, la STL a amorcé un exercice de réflexion et de consultation afin d'élaborer son Plan de développement de l'accessibilité du transport collectif (PDATC) 2017-2022, le troisième de son histoire. Ce faisant, elle s'est donné trois grands objectifs :

- **DONNER À L'ENJEU DE L'ACCESSIBILITÉ UNE PLUS GRANDE IMPORTANCE STRATÉGIQUE AU SEIN DE L'ENTREPRISE.**
- **ÉTABLIR UN GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT QUI COMPREND DES REPRÉSENTANTS DE LA VILLE DE LAVAL.**
- **ÉTENDRE LA CONCERTATION SUR L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU RÉGULIER À UN ÉVENTAIL ÉLARGI DE PARTENAIRES.**

Trois comités ont été créés en 2016 pour répondre à ces objectifs. Le **Comité du Conseil d'administration sur l'accessibilité**, qui regroupe les membres de la haute direction de la STL, des élus et un directeur général adjoint de la Ville de Laval, a pour mandat d'étudier l'ensemble des services destinés aux personnes à mobilité réduite de manière à s'assurer que la STL atteint ses objectifs stratégiques et opérationnels en cette matière. Composé de représentants de l'ensemble des directions de la Société, le **Comité technique de travail interne** avait pour mandat de dresser la liste des problématiques de chacune des

directions en matière d'accessibilité et de proposer des solutions. Il assurera le suivi annuel du Plan d'accessibilité une fois qu'il aura été adopté. Le **Comité des partenaires**, formé de représentants d'un grand nombre d'organismes et d'associations, s'est réuni les 16 juin et 29 septembre 2016 afin d'aider la STL à déterminer les obstacles à l'accessibilité de son réseau et de ses services. Toutes les étapes de la chaîne de déplacements ont été analysées avec le comité. Ce dernier s'est également prononcé sur les interventions envisagées au cours des cinq prochaines années. Enfin, la STL a retenu les services de SEDA, une entreprise spécialisée en accessibilité universelle, pour l'assister dans l'élaboration du nouveau Plan d'accessibilité.

À l'issue de ces travaux préparatoires, la STL a établi 27 interventions dans son Plan d'accessibilité 2017-2022. Regroupées en cinq grands axes – Communications et informatique / Infrastructures / Matériel roulant / Sensibilisation, promotion, formation / Gestion d'entreprise –, elles ont été intégrées au Plan d'action annuel de chacune des directions. Des rencontres de travail internes et avec les partenaires seront programmées une ou deux fois par année pour faire le suivi des plans d'action.

L'accessibilité du réseau régulier aux personnes handicapées demeure l'enjeu le plus important en matière d'accessibilité. La STL poursuivra ses démarches visant à éliminer progressivement les obstacles à l'usage du transport collectif par les personnes présentant des incapacités permanentes ou temporaires, y compris les personnes à mobilité réduite. Elle continuera, entre autres, à rendre ses lignes régulières accessibles une à la fois : 12 lignes régulières devraient l'être en 2018 et l'ensemble du réseau vers 2030.

LIGNES ACCESSIBLES

La STL s'est engagée à améliorer son offre de service et l'expérience de sa clientèle. L'accroissement de l'accessibilité des services du réseau régulier s'inscrit dans cette démarche.

Nos nouveaux autobus sont équipés d'une rampe d'accès à l'avant. Les personnes qui se déplacent à l'aide d'un fauteuil roulant manuel ou motorisé, d'un triporteur ou d'un quadriporteur peuvent facilement monter dans ces véhicules et en descendre. Depuis 2011, la STL rend graduellement ses lignes régulières accessibles au fur et à mesure que les nouveaux autobus sont intégrés à son parc. En 2016, deux autres lignes régulières sont devenues accessibles : la ligne 48 (le 25 juin) et la ligne 73 (le 27 août). Le réseau régulier compte maintenant six lignes accessibles.

Ce service devrait être offert sur l'ensemble du réseau vers 2030. Il ne remplace pas le transport adapté, mais propose plutôt une option supplémentaire aux personnes à mobilité réduite.

SERVICE À LA DEMANDE

La desserte des secteurs peu densifiés de Laval pose un certain nombre de défis en raison de leur faible achalandage. En 2016, la STL a commandé une étude à la firme GIRO, fournisseur de solutions logicielles spécialisé dans le transport en commun, afin de déterminer s'il existait un moyen pour mieux desservir à moindre coût la clientèle de ces secteurs, en remplaçant les lignes régulières sous-utilisées par un service de transport à la demande. Avec un tel service, les clients réserveraient leur course et nous passerions les chercher chez eux à l'aide de minifourgonnettes ou de taxis. Ils seraient acheminés vers des points de rabattement desservis par le réseau régulier.

La zone géographique à l'étude est le secteur rural desservi dans la pointe est de l'île par les lignes 22 (Montée Masson), 52 (boulevards Lévesque et des Mille-Îles) et 74 (boulevard des Mille-Îles). Les déplacements effectués dans ce secteur ont été analysés à l'aide des données de cartes à puce. Ces dernières ont été intégrées à des simulations qui permettront de déterminer les avantages et les inconvénients d'un service à la demande. GIRO fera part de ces résultats à la STL au printemps 2017.

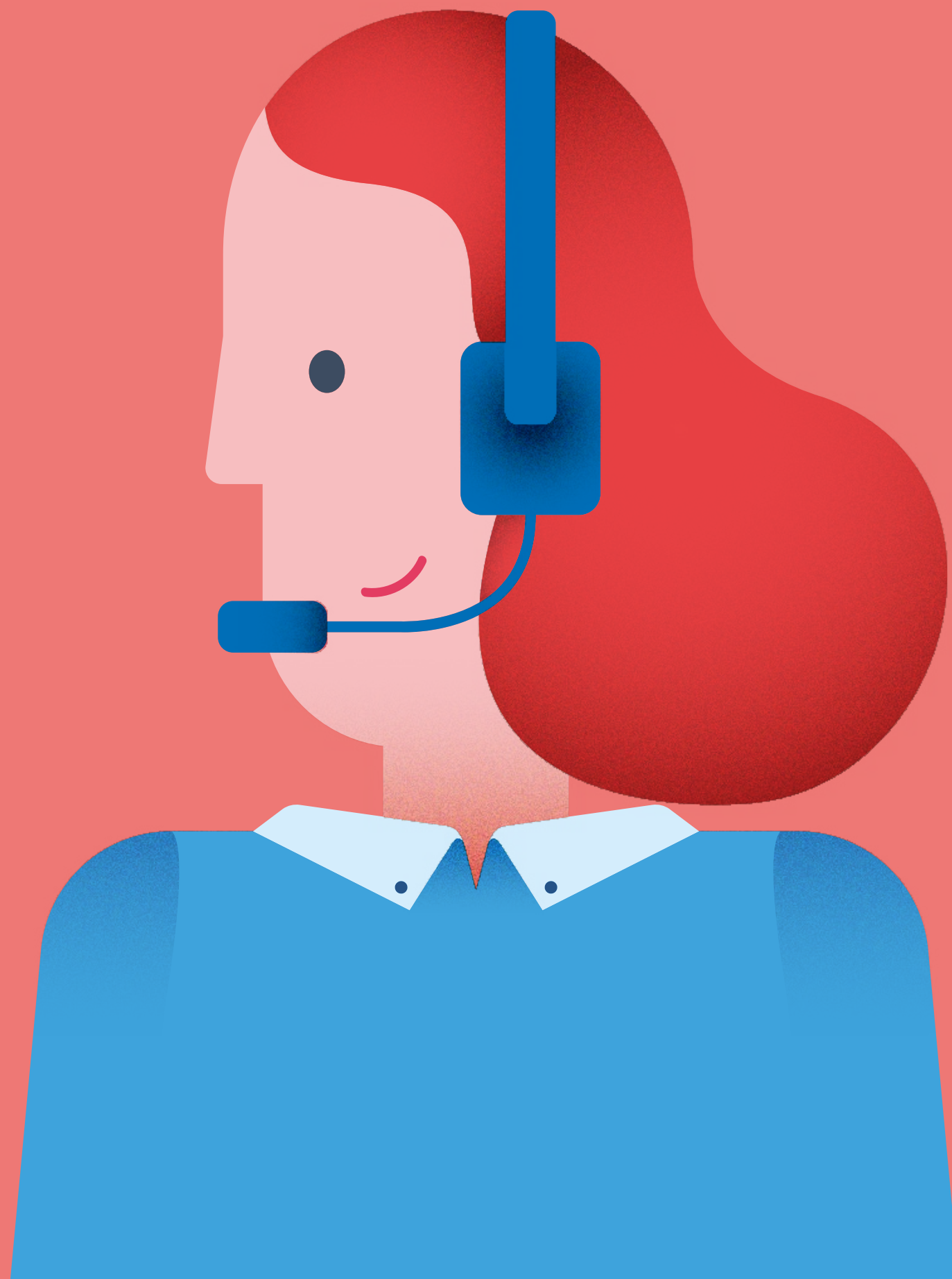
LIGNE 360

Issu d'une collaboration avec la Ville de Laval, Tourisme Laval et ses partenaires, le projet pilote de la ligne 360 visait à assurer la connectivité des deux pôles du centre-ville de Laval et de positionner la ville comme une destination de choix, en mettant en valeur un certain nombre de ses points d'intérêt.

Inaugurée le 9 janvier 2016, la ligne 360 dessert les principaux attraits touristiques du centre-ville à partir du terminus Montmorency, dont le Centre Laval, les Galeries Laval, le Cosmodôme, le Cinéplex Laval, Centropolis, le Carrefour Laval et divers établissements hôteliers.

En période hivernale, les départs se font aux 25 minutes; les samedis de 10 h à 22 h et les dimanches de 10 h à 18 h. En période estivale, le service est offert 7 jours sur 7, les autobus circulant aux 25 minutes en semaine de 10 h à 22 h et selon le même horaire qu'en hiver les samedis et dimanches.

Les attraits touristiques du centre-ville de Laval attirent de plus en plus de visiteurs. La ligne 360 leur propose un service direct au départ de leur hôtel, tout en bonifiant l'offre de service pour les Lavallois et les Montréalais qui souhaitent se rendre dans ce secteur.



AMÉLIORATION DU SERVICE, AXE DES LAURENTIDES

Le service sur le boulevard des Laurentides souffrait de nombreuses ruptures de fréquence. Plusieurs passages rapprochés pouvaient être suivis de longues périodes d'attente sur cet axe parce que les horaires des lignes devaient tenir compte de facteurs extérieurs au boulevard.

Plusieurs lignes n'empruntent que la partie sud du boulevard des Laurentides, mais les lignes 17, 31, 73 et 74 le parcourent sur toute sa longueur. La STL a décidé de revoir les horaires des quatre lignes de manière à offrir un service mieux équilibré sur cet axe. L'exercice devait prendre un certain nombre de choses en considération. En effet, ces lignes vont de l'extrémité nord du boulevard vers d'autres secteurs. Les horaires devaient donc tenir compte des besoins des clientèles desservies au-delà de l'axe. Entre autres, l'horaire de la ligne 73 s'arrimait à celui des trains à la gare Sainte-Rose et l'horaire de la ligne 74 était conçu de façon à favoriser les correspondances au terminus avec les lignes 22 et 52.

Depuis le début de l'été 2016, les lignes 17, 31, 73 et 74 proposent de nouveaux horaires qui limitent à 15 minutes le temps maximal entre deux passages. Ces horaires ont été planifiés de façon à maintenir les correspondances de la ligne 73 avec les trains à la gare Sainte-Rose et celles de la ligne 74 à son terminus.

TAXIS COLLECTIFS

L'augmentation de la couverture du territoire lavallois faisant partie du Plan stratégique de la STL, la Société a ajouté deux nouveaux services de taxis collectifs sur appel à son réseau en 2016.

Le circuit de taxis collectifs T01 a été réactivé le 4 avril 2016, à la demande des entreprises du parc industriel est, qui souhaitaient obtenir une desserte de transport en commun pour faciliter les déplacements de leurs employés. En tout, 302 déplacements ont été effectués au cours de l'année sur ce parcours, à la grande satisfaction des entreprises desservies et des clients. Le service offert 7 jours sur 7 sera donc maintenu en 2017.

D'autre part, la STL souhaitait mieux desservir le secteur du rang Saint-Antoine, dont les résidences se trouvent à plus d'un kilomètre des arrêts de ses lignes régulières. Offert 7 jours sur 7 depuis le 5 décembre 2016, le circuit des taxis collectifs sur appel T18 donne aux résidents de ce secteur un meilleur accès à nos services, ses arrêts se trouvant à proximité des résidences dans le rang Saint-Antoine.

Les trajets, les arrêts et les horaires de taxi collectif sur appel sont déterminés à l'avance. Les clients réservent leur place en communiquant avec la Coop Taxi Laval au moins 30 minutes avant l'heure du trajet. Ils se rendent ensuite à l'arrêt demandé 5 minutes avant le passage prévu à l'horaire et présentent au chauffeur de taxi une carte OPUS chargée d'un titre de transport valide sur le réseau de la STL. Seuls les voyages réservés par la clientèle sont facturés à la STL.

ENTENTES SCOLAIRES

En 2016, 10 000 déplacements quotidiens ont été effectués les jours de classe, en vertu d'une entente de service scolaire intégré avec les deux commissions scolaires de Laval. À eux seuls, les 222 voyages scolaires intégrés quotidiens représentaient 12 % de l'achalandage en semaine sur notre réseau.

En septembre 2016, la STL a entamé des discussions avec les deux commissions scolaires dans le but de renouveler l'entente pluriannuelle de 4 ans, qui prendra fin à la fin de l'année scolaire 2016-2017. La Commission scolaire de Laval ayant signifié en fin d'année son intention de ne pas renouveler l'entente, la STL anticipe une baisse de son achalandage quotidien en 2017. Par contre, cela n'aura aucune incidence financière pour la STL, car le service était offert à coût nul. Les discussions se poursuivront avec la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier jusqu'au printemps 2017. Enfin, la Société prévoit maintenir les dessertes scolaires du Collège Laval et du Collège Letendre au-delà de l'année scolaire 2016-2017. Rappelons que ces deux institutions profitent aussi d'un service scolaire intégré, mais ne sont liées par aucune entente contractuelle avec la STL.

1.2 AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT

ENGAGEMENT QUALITÉ STL

- PONCTUALITÉ
- COURTOISIE
- SÉCURITÉ ET CONFORT
- INFORMATIONS CLAIRES ET PRÉCISES
- PROPRETÉ DES ÉQUIPEMENTS

En 2016, le personnel de la STL s'est mobilisé pour préparer le déploiement du programme Engagement qualité STL, notre promesse de prestation de service renouvelée qui remplacera l'ancienne Garantie Qualité au printemps 2017. Au cours de l'année, nous avons sondé nos clients et nos employés afin de répondre aux besoins de l'ensemble de notre clientèle. Nous avons établi des processus pour soutenir le programme, aidé chacune des directions à se préparer, élaboré un plan de communication et revu le processus de gestion des plaintes, commentaires et requêtes. Un gestionnaire de projet a été nommé pour assurer la coordination du travail et veiller à la diffusion de l'information à l'interne. Enfin, des séances d'information et des rencontres individuelles ont été organisées afin que l'ensemble du personnel, touché de près ou de loin par ce programme, soit en mesure de jouer son rôle.

L'Engagement qualité STL est un programme novateur qui définit nos engagements en matière de service et compense le client qui ne reçoit pas les prestations promises. La STL s'engage à respecter la règle « 0 + 5 » en matière de ponctualité, soit qu'un autobus ne passe pas à un arrêt avant l'heure prévue ou plus de 5 minutes après, exception faite des cas de force majeure. En plus de la ponctualité, la STL s'engage aussi à offrir un service courtois, une conduite sécuritaire, de l'information claire et de l'équipement propre. L'Engagement qualité STL s'applique aux services réguliers, au transport adapté, au service de taxis collectifs et aux outils d'information en temps réel. Les compensations ont été bonifiées par rapport au programme antérieur Garantie Qualité, qui offrait la possibilité d'obtenir un billet de courtoisie pour un passage (billet gratuit / crédit sur abonnement mensuel ou annuel / crédit sur course en taxi) et l'équipe du Centre contact clients s'est engagée à répondre aux demandes des clients dans un délai maximal de 5 jours ouvrables suivant leur réception. Mentionnons également que, depuis la fin de 2016, les clients peuvent suivre le traitement de leur demande grâce à un numéro de référence fourni par la STL.

Le renouvellement de notre promesse client arrive au moment où nos indicateurs de performance confirment que notre clientèle est très satisfaite de nos services. Les systèmes embarqués, que la STL a mis en place au cours des dernières années, y sont pour quelque chose, et l'implantation des mesures préférentielles pour bus nous aidera à offrir un service encore plus fiable. Bref, nous sommes mieux outillés que jamais pour réaffirmer notre positionnement en tant qu'organisme public qui offre un service de qualité axé prioritairement sur le client. L'Engagement qualité STL est un outil de fidélisation qui permettra de retenir la clientèle actuelle et d'attirer de nouveaux clients.

PLAN TRIENNAL DE MISE EN MARCHÉ

Dans la foulée de l'implantation des mesures préférentielles pour bus et de l'Engagement qualité STL, la Société s'est dotée d'un Plan triennal de mise en marché. Adopté en 2016, cet outil de planification vise à assurer la cohérence des communications, du marketing, de la promotion, du service à la clientèle et des relations avec la collectivité, de manière à aider la Société de transport à atteindre ses objectifs stratégiques et à accroître sa notoriété.

La mission de la STL et de ses employés consiste à offrir et à développer un service de transport collectif de qualité qui évolue en fonction des besoins de la collectivité lavalloise, de promouvoir la mobilité durable à Laval et d'y contribuer, et de veiller à ce que l'ensemble des modes de transport collectif sur son territoire s'intègrent bien entre eux ainsi qu'avec la marche et le vélo.

La STL veut se positionner à titre de société de transport en commun innovante, connectée et championne de la mobilité durable. Ce positionnement de marque est fondé sur trois constats : 1) les clients veulent un service de qualité et sont favorables à la mobilité durable; 2) la STL se démarque de la concurrence grâce à l'innovation; 3) la connectivité a de plus en plus d'impact dans notre secteur d'activité. Le Plan triennal de mise en marché 2016-2018 a été structuré de manière à faire mieux connaître les initiatives de la STL liées à ces trois aspects.

Après avoir analysé la segmentation de sa clientèle, la STL a défini les groupes cibles qu'elle devait viser dans ses communications et activités connexes. Des personnages représentatifs de la collectivité lavalloise ont été créés pour véhiculer les messages stratégiques de la Société, notamment ceux liés à l'implantation des MPB et de l'Engagement qualité STL en 2017. À l'interne, une série d'activités ont été organisées au cours de l'année 2016, afin d'aider le personnel à se préparer à la mise en œuvre de ces deux projets majeurs. Enfin, la STL a invité le public à visiter ses installations à l'occasion d'une journée portes ouvertes. L'activité avait pour but d'augmenter sa notoriété en donnant au public la possibilité de voir comment fonctionne une société de transport public.

OPTIMISATION, MONTAGE DU SERVICE

En 2016, la STL a dirigé d'importants travaux dans le cadre de l'implantation des mesures préférentielles pour bus. La Ville de Laval a profité de ces travaux pour apporter des améliorations au réseau routier, aux zones piétonnières et aux pistes cyclables.

Les trois chantiers des secteurs Le Corbusier Sud, Le Corbusier Nord et Le Carrefour étaient particulièrement importants, et nous avons prévu qu'ils auraient beaucoup d'impact sur nos opérations. La ponctualité de nos services étant importante pour notre clientèle, nous avons augmenté les temps de parcours et de battement des 13 lignes touchées dans les horaires d'été et d'automne 2016 afin de compenser les retards causés par la congestion et de réduire les effets dominos sur les passages suivants.

Les temps ont surtout été augmentés en fin de parcours plutôt que sur les tronçons en chantier, de manière à éviter les avances, qui sont tout aussi problématiques pour nos clients. Grâce à cette nouvelle approche, la STL a été en mesure de donner l'heure juste à sa clientèle durant les travaux.



**Axée sur
l'excellence et
l'innovation, la
STL est un chef de
file de la mobilité
durable et de la
connectivité.**

**La STL contribue
à la qualité de vie
des Lavallois.**

NOUVEAUTÉS AU TRANSPORT ADAPTÉ

Soucieuse d'offrir les meilleurs services à sa clientèle du transport adapté, la STL a innové une fois de plus cette année en installant des écrans vidéo dans ses 23 minibus de transport adapté. Ainsi, les clients peuvent être informés des nouveaux services et autres nouvelles susceptibles de les intéresser pendant leur transport. De plus, elle a mis en place un programme d'accompagnement pour faciliter la transition de certains clients du transport adapté vers le service régulier. Les clients du transport adapté ne sont pas tous en mesure de se prévaloir de cette deuxième option. Mais parmi ceux qui le peuvent, beaucoup ne connaissaient pas nos lignes accessibles. La STL a donc décidé d'en joindre un certain nombre, selon leur niveau d'incapacité et les lignes empruntées, pour les informer et leur offrir de les accompagner s'ils souhaitaient essayer les lignes accessibles.

ACQUISITION ET REMPLACEMENT D'ABRIBUS

La STL a continué de moderniser son parc d'abribus en 2016. Au cours des deux dernières années, elle a fait l'acquisition de 45 nouveaux abribus, dont 38 ont servi à remplacer des modèles arrivés à la fin de leur vie utile. De plus, elle a mis en œuvre un programme d'électrification d'abribus afin d'améliorer l'expérience de sa clientèle à un certain nombre d'arrêts ciblés. L'électrification des abribus offre des avantages non négligeables. Elle permet non seulement d'éclairer ces espaces et, ce faisant, d'augmenter le confort et la sécurité des clients, mais aussi de tirer parti de nouveaux supports publicitaires pour générer des revenus. Amorcée à l'automne 2016, l'électrification d'abribus se poursuivra en 2017.

Par ailleurs, la STL a effectué un inventaire exhaustif de tous ses arrêts d'autobus au cours de l'année afin de les classer selon leur niveau d'accessibilité. Notre réseau compte plus de 2 600 arrêts avec ou sans abribus. Cet inventaire nous aidera à donner priorité aux aménagements qui devront être apportés aux arrêts pour les rendre plus accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

STRATÉGIE 3

FAIRE DE LA STL

UNE ENTREPRISE PLUS ÉCORESPONSABLE

3.1 RÉDUIRE LA CONSOMMATION DU PARC AUTOBUS

TECHNOLOGIE HYBRIDE DE 2^e GÉNÉRATION

L'année 2016 a été marquée par l'arrivée des autobus hybrides de 2^e génération dans notre parc. La particularité de ces autobus tient au fait que les accessoires de bord sont électriques. Le moteur peut donc cesser de fonctionner quand le véhicule est à l'arrêt. Ainsi, les autobus consomment moins de carburant et produisent moins de gaz à effet de serre (GES) tout en offrant un meilleur confort, le bruit et les vibrations étant éliminés à l'arrêt. De plus, ils sont dotés de systèmes de climatisation, ce qui contribue à améliorer l'expérience de notre clientèle par temps chaud. La STL a fait l'acquisition de 28 autobus hybrides de 2^e génération en 2016. Elle en recevra 22 autres en 2017.

PROGRAMME ÉCOCONDUITE

Conçu à l'intention de nos chauffeurs, le programme Écoconduite vise à réduire notre consommation de carburant et nos émissions de GES. En 2015, nous avons formé un groupe témoin de chauffeurs et installé de l'équipement de télémétrie dans 35 autobus, afin d'obtenir des mesures pour calibrer notre programme de formation.

Au cours de l'année 2016, nous avons analysé la conduite des chauffeurs du groupe témoin à l'aide de divers indicateurs, dont la consommation de carburant, le temps de parcours et le freinage. Ces chauffeurs avaient été formés de façon à maintenir des vitesses stables, à accélérer en douceur et à prévoir les freinages. Les outils de télémétrie ont permis de vérifier s'ils réussissaient à mettre en pratique les techniques apprises. **À terme, le programme pourrait produire jusqu'à 5 % d'économie de carburant et une diminution des coûts d'entretien.** Depuis, la formation a été étendue à l'ensemble des chauffeurs. Ces derniers étant appelés à conduire de nombreux autobus, les 35 outils de télémétrie embarqués nous aideront à suivre les habitudes de conduite de chacun de manière à assurer l'intégration durable de l'écoconduite.



CONDITION 2

VISER L'EXCELLENCE D'AFFAIRES

C2.1 METTRE EN PLACE LES MEILLEURES PRATIQUES

GESTION DES DONNÉES DES FEUX DE CIRCULATION

En 2016, la STL a continué d'innover en se dotant de nouvelles technologies de fine pointe en matière de collecte et d'analyse de mégadonnées, afin d'optimiser ses services. Des systèmes de priorité aux feux de circulation ont été installés sur l'ensemble de notre parc et sur près de 90 % des feux de circulation se trouvant sur notre réseau, dans le cadre de l'implantation des mesures préférentielles pour bus. Chaque jour, les milliers de données enregistrées par ces systèmes sont transférées dans les ordinateurs de bord des autobus, puis vers un serveur de la STL.

Le croisement des données de géolocalisation des autobus et des données des feux de circulation permet d'évaluer avec précision l'efficacité des systèmes de priorité à chacun des feux de circulation intelligents. Grâce à ces renseignements, la Société a commencé à créer des outils de diagnostic qui l'aideront à optimiser ses services tout en améliorant sa ponctualité. Par exemple, nous pouvons maintenant calculer le temps moyen de traversée d'une intersection avec demande de priorité ou non, de faire des comparaisons entre deux périodes et d'analyser les résultats en tenant compte du nombre de passagers à bord. Nous sommes également en mesure de découper chaque trajet de manière à calculer les temps de parcours moyens d'un point de contrôle à un autre, les temps d'attente aux feux de circulation et les temps d'activité aux arrêts.

AMÉLIORATION CONTINUE

Au cours des dernières années, la STL a pris une série de mesures afin d'optimiser ses pratiques de gestion. Dans le cadre de cette démarche, chaque secteur de l'entreprise s'est doté d'un programme d'amélioration continue. Après avoir reçu en 2015 une *Grande mention* du Mouvement québécois de la qualité pour ses pratiques de gestion exemplaires et l'ensemble de sa performance, la Société de transport de Laval s'est vu remettre le *Prix Canada pour l'excellence – Qualité argent* en 2016. Ce prix prestigieux du principal programme canadien de reconnaissance de l'excellence organisationnelle souligne l'engagement dont tous les membres de la direction et du personnel de la STL ont fait preuve en matière d'efficacité opérationnelle et d'amélioration continue.

En 2016, la STL a notamment décidé de revoir les processus et les activités liés à l'information voyageurs afin de les optimiser. L'exercice s'inscrivait dans une démarche de type Kaizen, qui met l'accent sur l'amélioration continue en s'appuyant sur le savoir-faire des employés. Des rencontres et des ateliers de travail ont été organisés afin de définir les moyens à mettre en place pour améliorer les processus, de clarifier les rôles de chacun, de simplifier les méthodes de travail et d'éliminer les activités à non-valeur ajoutée. Cet exercice a permis d'établir la cartographie du processus de production et de diffusion de l'information voyageurs et des recommandations pour l'améliorer. La méthode Kaizen a également été adoptée dans la salle des pneus, où les employés ont été mis à contribution afin d'évaluer les processus et d'améliorer l'environnement de travail. Certaines problématiques ont été identifiées et des solutions apportées. Entre autres, la STL a fait l'acquisition de nouveaux outils qui facilitent la manipulation des pneus. Cette initiative a permis d'augmenter l'efficacité et la sécurité du personnel.

FEUILLE DE TEMPS ÉLECTRONIQUE

L'année 2016 marquait l'arrivée de la feuille de temps électronique pour les employés de bureau syndiqués et non syndiqués de la STL. Le passage du format papier au format électronique faisait partie des meilleures pratiques que la STL désirait mettre en place en matière de gestion de la paie. Rappelons que pour donner suite aux recommandations de la firme Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT), la STL a entrepris en 2015 de réviser ses processus et ses procédures de manière à optimiser l'efficacité de son service de la paie. Les feuilles de temps électroniques ont pour objectif de faciliter la collecte de données essentielles à la production de la paie et de réduire les erreurs dans les intrants. Elles permettent d'optimiser notre gestion interne tout en éliminant le papier.

Dans une deuxième étape, les feuilles de temps électroniques seront programmées de façon que le personnel de soutien n'ait plus à produire de rapports d'exceptions (heures supplémentaires, absences, vacances, formation, primes, etc.). Ces renseignements seront saisis directement par les employés, ce qui économisera beaucoup de temps : le personnel de soutien n'aura plus à saisir les intrants dans le système et celui de la paie aura beaucoup moins de corrections à faire. Une fois cette deuxième phase terminée, nous aurons appliqué l'ensemble des recommandations de RCGT liées à ce projet.

C2.2 MISER SUR LA MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE ET MOBILISÉE

GROUPES DE CODÉVELOPPEMENT

Pour donner suite au succès des séances de codéveloppement du groupe des chefs de service, un deuxième groupe a été formé cette année pour les conseillers. Chacun des groupes s'est rencontré 10 fois au cours de l'année 2016. Une fois de plus, les participants ont eu l'occasion d'aborder des problématiques variées et de collaborer entre eux pour proposer des pistes de solution.

Le codéveloppement est une démarche d'apprentissage et de développement du leadership fondée sur le partage des connaissances et l'intelligence collective. Les participants agissent à tour de rôle comme client et consultant au sein du groupe. Ils discutent de situations, de projets ou de choses qui les préoccupent et se servent de l'expérience de chacun pour trouver des solutions.

ENGAGEMENT EN MATIÈRE DE DIVERSITÉ ET D'INCLUSION

Désireuse d'établir une culture éthique forte dans son organisation, la STL s'est dotée, ces dernières années, d'un code d'éthique et d'une politique d'embauche fondée sur l'accessibilité en emploi et la recherche du meilleur niveau de compétence. Elle s'est aussi engagée à créer et à maintenir un environnement de travail exempt de discrimination et respectueux des différences, où l'inclusion et la participation de tous sont valorisées.

En 2016, la Chambre de commerce de Laval a demandé à la STL de présenter les grandes lignes de son engagement en matière de diversité dans une publication de l'organisme. L'article ayant suscité beaucoup d'intérêt, l'organisme nous a de nouveau sollicités pour le tournage d'une vidéo. Il s'agissait cette fois de décrire les gestes que nous posons au quotidien pour accueillir tous les employés de la STL.

LA STL CULTIVE LA RELÈVE

En 2016, la STL a décidé de structurer de manière plus optimale sa démarche en matière de stages. Elle a négocié une entente avec le Centre de formation de transport routier de Saint-Jérôme (CFTR) afin d'offrir des stages d'un jour, selon un calendrier établi à l'avance. Les étudiants chauffeurs étaient conviés à une rencontre de groupe. Par la suite, chacun avait l'occasion d'accompagner l'un de nos chauffeurs sur la route. La STL a également conclu des partenariats avec le Centre d'études professionnelles de Saint-Jérôme, l'École des métiers motorisés de Montréal et le Centre professionnel Paul-Gérin-Lajoie afin d'offrir des stages de deux semaines en mécanique. Ces programmes se poursuivront en 2017.

Dans le même esprit, la STL participe de plus en plus aux foires de l'emploi des écoles secondaires et des écoles de formation, dans le but de renseigner les élèves et de susciter leur intérêt. Cette démarche proactive permet de faire connaître les métiers de la Société de transport de Laval, de créer des partenariats et de recevoir des candidatures intéressantes.

C2.3 MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES ACTIFS

UN NOUVEAU LOGICIEL DE RÉPARTITION

La STL a procédé l'an dernier au remplacement de son vieux logiciel d'Aide à la répartition HP3000, dont la technologie était devenue désuète. Mis en place en 2016, le nouveau logiciel de répartition HASTUS facilite la gestion du parc et l'attribution des autobus en fonction des affectations des chauffeurs, tout en améliorant l'alimentation des systèmes d'information à la clientèle en temps réel, particulièrement lors des changements d'horaires. Il communique aussi de manière plus harmonieuse avec les autres systèmes de gestion opérationnelle de la STL, diminue les vérifications manuelles et les risques d'erreurs, et offre davantage de possibilités sur le plan évolutif. Entre autres, un module libre-service sera implanté afin de permettre aux chauffeurs d'interagir avec le système.

La STL est un chef de file en matière d'utilisation de technologies et de systèmes de transport intelligents. Le nouveau logiciel de répartition vient renforcer notre position de leader en nous donnant les moyens de rehausser davantage notre efficacité et la qualité de nos services.

MIGRATION DU SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION ET D'INFORMATION AUX VOYAGEURS (SAEIV)

La STL gère ses activités d'exploitation à l'aide du SAEIV. Composé d'un système GPS de localisation des véhicules et d'un système dynamique d'information aux voyageurs reliés à un centre de contrôle, le SAEIV est au cœur des activités quotidiennes de la Société et la source principale de l'information diffusée à la clientèle. La communication entre les systèmes embarqués et le centre de contrôle est assurée au moyen de la technologie cellulaire. Or, la nouvelle norme cellulaire, imposée par les fournisseurs de services de télécommunication sans fil, exigeait le remplacement de certaines composantes du SAEIV. Le travail a été effectué de manière prioritaire afin d'assurer le bon fonctionnement de ce système vital de notre exploitation.

Après avoir mené un projet pilote, la STL a remplacé en 2016 les modems des ordinateurs de bord et les téléphones cellulaires de l'ensemble de son parc d'autobus, de manière à passer à cette nouvelle norme. Le SAEIV étant une architecture complexe de systèmes reliés entre eux, la transition devait être sans faille. En effet, toute interruption dans la transmission des données en temps réel aurait eu un impact sur nos services. Les deux technologies ont donc cohabité en 2016, la transition s'étant faite progressivement. Toutes les composantes du SAEIV sont passées à la nouvelle norme en fin d'année 2016.



UN GARAGE MIEUX ADAPTÉ À NOS BESOINS

La STL a agrandi son garage pour répondre aux exigences de développement de son réseau et à la croissance de son parc d'autobus. Ces travaux correspondaient à la phase 3 d'un plus vaste chantier qui avait débuté par l'agrandissement des bureaux administratifs de la Société. Entrepris en 2015, les travaux de la phase 3 se sont échelonnés sur 18 mois et ont été réalisés en respectant les budgets. Le garage pourra dorénavant accueillir 60 autobus supplémentaires et permettra de faire face à la croissance de l'achalandage jusqu'en 2021 environ. Les installations comprennent un nouvel entrepôt et de nouveaux ateliers d'entretien.



The background is a solid blue color. On the left side, there are several thick, stylized lines. A white line starts from the top left, goes down, then right, then up, forming a loop. A teal line starts from the top left, goes right, then curves down and right, ending in a circular ring. A red line starts from the bottom left, goes right, then curves down and right. The text 'ÉTATS FINANCIERS' is positioned in the upper right quadrant of the page.

**ÉTATS
FINANCIERS**

TABLE DES MATIÈRES

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	47
Rapport de l'auditeur indépendant.....	48
Rapport du Vérificateur général de Laval.....	51
État des résultats	53
État de la situation financière	54
État de la variation de la dette nette.....	55
État des flux de trésorerie	56
Notes complémentaires.....	57
ANNEXE A – Dette à long terme	77
ANNEXE B – Charges par objet	78
ANNEXE C – Activités de fonctionnement à des fins fiscales	79
ANNEXE D – Activités d'investissement à des fins fiscales	80
ANNEXE E – Excédent accumulé	81

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

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

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

Le conseil d'administration s'acquiesce 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 Deloitte S.E.N.C.R.L./s.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 Deloitte S.E.N.C.R.L./s.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 27 mars 2017

Le directeur général,


Guy Picard, PH.D, PM

La directrice et trésorière
Administration et planification d'entreprise,


Kathy Dumortier, CPA, CA



Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.
Les Tours Triomphe
2540, boul. Daniel-Johnson
Bureau 210
Laval (Québec) H7T 2S3
Canada

Tél. : 450-978-3500
Télééc. : 514-382-4984
www.deloitte.ca

Rapport de l'auditeur indépendant

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 2016, 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 planifions et réalisons 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 avec réserve.

Rapport de l'auditeur indépendant (suite)

Fondement de l'opinion avec réserve

À la suite du redressement relatif à la comptabilisation des paiements de transfert, la Société de transport de Laval a comptabilisé au 31 décembre 2016 à l'état de la situation financière des subventions à recevoir du gouvernement du Québec concernant des paiements de transfert relatifs à différents programmes d'aide concernant la construction d'immobilisations et d'autres dépenses financées ou devant être financées par emprunts pour lesquels les travaux ont été réalisés. Cette situation constitue une dérogation à la norme comptable sur les paiements de transfert selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public qui prévoit la comptabilisation des subventions lorsqu'elles sont autorisées par le gouvernement à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que les bénéficiaires ont satisfait aux critères d'admissibilité. Les incidences de la comptabilisation actuelle sur les états financiers aux 31 décembre 2016 et 2015 sont les suivantes :

	Surévaluation / (Sous évaluation)	
	2016	2015
<i>État de la situation financière</i>		
Transferts à recevoir	61 261 830	46 426 742
Dette nette et excédent accumulé	(61 261 830)	(46 426 742)
<i>État des résultats et de la variation de la dette nette</i>		
Revenus de fonctionnement – Transferts du gouvernement du Québec	(7 079 825)	(4 284 934)
Revenus d'investissement – Transferts du gouvernement du Québec	21 914 913	19 485 213
Excédent de l'exercice	14 835 088	15 200 279
Excédent accumulé au début de l'exercice	46 426 742	31 226 463
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	61 261 830	46 426 742

Par ailleurs, la Société de transport de Laval n'a pas respecté les dispositions de l'article 1.1 de la Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux (RLRQ, chapitre S-37.01), entré en vigueur le 14 juin 2013, énonçant que seule la partie de la subvention qui est exigible dans l'exercice de la Société de transport de Laval et autorisé par le Parlement dans l'année financière du gouvernement doit être comptabilisée.

Opinion avec réserve

À notre avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe « Fondement de l'opinion avec réserve », les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Laval au 31 décembre 2016, 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.

Rapport de l'auditeur indépendant (suite)

Observation

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons votre 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.

Également, nous attirons votre attention sur la note 3 des états financiers, qui explique que certaines informations comparatives de l'exercice terminé le 31 décembre 2015 ont été retraitées.

Autres points

Les états financiers de la Société de transport de Laval pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015 (avant le retraitement des informations comparatives décrit dans la note 3 des états financiers) ont été audités par un autre auditeur qui a exprimé sur ces états, en date du 29 mars 2016, une opinion avec réserve parce qu'aucune subvention à recevoir du gouvernement du Québec concernant des paiements de transfert n'a été comptabilisée dans les états financiers et que, selon son interprétation, cela constitue une dérogation à la norme comptable sur les paiements de transfert.

Dans le cadre de notre audit des états financiers de la Société de transport de Laval pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016, nous avons également audité les ajustements décrits dans la note 3 qui ont été effectués pour retraiter les états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 2015. Nous n'avons pas pour mission de procéder à un audit ou à un examen des états financiers de la Société de transport de Laval pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015, ni de mettre en œuvre des procédures concernant ces états autres que celles visant les ajustements et, par conséquent, nous n'exprimons pas d'opinion ni aucune autre forme d'assurance sur les états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 2015 pris dans leur ensemble.

Deloitte S.E.N.C.R.L / s.r.l.

Le 31 mars 2017

¹ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A116671



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 2016, 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.

ÉTATS FINANCIERS 2016

Rapport du Vérificateur général de Laval (suite)

Opinion

À mon 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 2016, 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 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 (MAMOT) et présentées aux annexes C, D et E.

Informations comparatives retraitées

Également, j'attire l'attention sur la note 3 des états financiers qui explique que certaines informations comparatives pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015 ont été retraitées.

Autres points

Dans le cadre de mon audit des états financiers de la Société de transport de Laval pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016, j'ai également audité les ajustements décrits dans la note 3 qui ont été effectués pour retraiter les états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 2015. À mon avis, ces ajustements sont appropriés et ont été correctement effectués.

La vérificatrice générale de Laval,

Véronique Boily, CPA auditrice, CA

Véronique Boily, CPA auditrice, CA

Laval, Québec
Le 31 mars 2017

1200, boulevard Chomedey, suite 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 2016

	Notes	2016 Budget	2016 Réel	2015 Réel
		\$	\$	\$ (redressé) note 3
REVENUS				
Fonctionnement				
Contribution de la Ville de Laval		65 441 000	65 441 000	61 241 000
Usagers	4	34 071 470	33 758 119	32 662 040
Transferts du gouvernement du Québec	5	24 441 232	17 938 589	17 489 899
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	6	9 562 191	12 496 079	15 264 637
Autres revenus	7	3 110 228	2 967 001	2 809 399
		136 626 121	132 600 788	129 466 975
Investissement				
Transferts du gouvernement du Québec	5	45 801 729	36 252 745	24 318 970
		182 427 850	168 853 533	153 785 945
CHARGES				
Transport régulier		89 827 836	89 909 677	86 061 404
Administration générale		15 951 181	15 767 197	15 599 731
Transport adapté		10 262 082	10 257 512	9 271 946
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	6	8 183 642	7 855 163	7 420 990
Intérêts et frais de financement		3 190 708	3 101 990	2 668 097
Dépenses imprévues		2 019 105	-	-
Amortissement des immobilisations		18 432 000	17 697 009	14 920 135
		147 866 554	144 588 548	135 942 303
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		34 561 296	24 264 985	17 843 642
Excédent accumulé au début de l'exercice initialement établi			69 311 571	66 668 208
Redressement	3		46 426 742	31 226 463
Excédent accumulé redressé au début de l'exercice			115 738 313	97 894 671
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			140 003 298	115 738 313

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

ÉTATS FINANCIERS 2016

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2016

	Notes	2016	2015
		\$	\$ (redressé) note 3
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		13 095 941	19 925 320
Débiteurs	8	13 936 085	12 191 492
Transferts à recevoir	9	96 113 277	66 529 042
		123 145 303	98 645 854
PASSIFS FINANCIERS			
Créditeurs et frais courus	11	32 787 075	22 933 203
Revenus perçus d'avance		1 867 291	1 919 470
Dettes à long terme	12	98 492 305	81 138 222
Passif au titre des avantages sociaux futurs	13	9 625 500	10 422 800
		142 772 171	116 413 695
DETTE NETTE			
		(19 626 868)	(17 767 841)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	14	151 494 007	124 429 155
Stocks de fournitures		2 613 430	2 519 381
Autres actifs non financiers	15	5 522 729	6 557 618
		159 630 166	133 506 154
EXCÉDENT ACCUMULÉ			
		140 003 298	115 738 313
Engagements	16		

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 2016

	Notes	2016	2015
		\$	\$ (redressé) note 3
EXCÉDENT DE L'EXERCICE			
		24 264 985	17 843 642
Variation des immobilisations			
Acquisitions		(44 763 091)	(33 737 668)
Produit de cession		205	360
Amortissement des immobilisations		17 697 009	14 920 135
Perte sur cession		1 025	472
		(27 064 852)	(18 816 701)
Variation des stocks de fournitures			
		(94 049)	86 017
Variation des autres actifs non financiers			
		1 034 889	(2 080 406)
		940 840	(1 994 389)
VARIATION DE LA DETTE NETTE			
		(1 859 027)	(2 967 448)
Dettes nettes au début de l'exercice initialement établies			
		(64 194 583)	(46 026 856)
Redressement	3	46 426 742	31 226 463
Dettes nettes redressées au début de l'exercice		(17 767 841)	(14 800 393)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE			
		(19 626 868)	(17 767 841)

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2016

	2016	2015
	\$	\$ (redressé) note 3
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	24 264 985	17 843 642
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	17 697 009	14 920 135
Perte sur cession d'immobilisations	1 025	472
	41 963 019	32 764 249
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(1 744 593)	4 693 803
Transferts à recevoir	(29 584 235)	(8 074 754)
Stocks de fournitures	(94 049)	86 017
Créditeurs et frais courus	6 480 022	2 821 933
Revenus perçus d'avance	(52 179)	318 967
Passif au titre des avantages sociaux futurs	(797 300)	(482 900)
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	16 170 685	32 127 315
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(41 389 241)	(31 899 373)
Autres actifs non financiers	1 034 889	(2 080 406)
Produit de cession	205	360
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(40 354 147)	(33 979 419)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	41 850 000	33 707 000
Remboursement de la dette à long terme	(24 666 000)	(15 469 000)
Variation des frais reportés liés à la dette à long terme	170 083	192 248
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	17 354 083	18 430 248
(Diminution) augmentation nette de l'encaisse	(6 829 379)	16 578 144
Encaisse au début de l'exercice	19 925 320	3 347 176
Encaisse à la fin de l'exercice	13 095 941	19 925 320

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

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'Agence métropolitaine de transport (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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

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 coût moyen.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

f) Frais reportés liés à la 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 2016

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, de dépenses constatées à taxer ou 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 de dépenses constatées à taxer ou 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'allégement, pour l'excédent de la charge de fonctionnement sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés : aucun amortissement n'est constaté.
- 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

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.

j) Passif au titre des sites contaminés

La Société comptabilise un passif au titre des sites contaminés dont elle est responsable de la décontamination lorsqu'il existe une norme environnementale, que la contamination dépasse cette norme, qu'il est prévu que des avantages économiques seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable des montants en cause.

3. Redressement des états financiers

Certains aspects de la norme SP 3410 - Paiements de transfert, notamment les questions reliées à la notion d'autorisation des transferts, font actuellement l'objet d'interprétations diverses au sein de la profession comptable, plus particulièrement dans le cas des transferts pluriannuels versés par le gouvernement du Québec. Ces interprétations ont mené les auditeurs à émettre, depuis l'exercice 2013, des opinions divergentes sur les états financiers de la Société.

Dans les états financiers des exercices 2013 à 2015, la Société a appliqué la note d'information émise le 6 novembre 2013 par le MAMOT et a constaté les revenus de transfert et les transferts à recevoir dans le cas des transferts pluriannuels seulement lorsque les crédits sont votés par l'Assemblée Nationale.

En 2016, elle a redressé ses états financiers en matière de comptabilisation des versements pluriannuels à recevoir du gouvernement du Québec afin de constater les revenus de transfert et les transferts à recevoir dès que les conditions du programme d'aide aux immobilisations sont remplies.

La Société s'est toujours assurée d'harmoniser son traitement comptable de constatation des revenus de transfert avec celui de la Ville de Laval.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

3. Redressement des états financiers (suite)

	2016	2015
	\$ Augmentation (diminution)	\$ Augmentation (diminution)
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Transfert à recevoir	61 261 830	46 426 742
Dette nette	(61 261 830)	(46 426 742)
Excédent accumulé	61 261 830	46 426 742
ÉTAT DES RÉSULTATS		
Revenus		
Fonctionnement - Transferts du gouvernement du Québec	(7 079 825)	(4 284 934)
Investissement - Transferts du gouvernement du Québec	21 914 913	19 485 213
Excédent de l'exercice	14 835 088	15 200 279

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

4. Usagers

	2016	2016	2015
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Transport régulier	20 293 376	20 154 466	19 852 634
Revenus régionaux ^(a)	12 790 268	12 663 701	11 924 394
Transport adapté	987 826	939 952	885 012
	34 071 470	33 758 119	32 662 040

(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.

5. Transferts du gouvernement du Québec

	2016	2016	2015
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
			(redressé)
Fonctionnement			
Exploitation - transport régulier	12 189 735	12 011 096	12 078 795
Exploitation - transport adapté	4 023 980	4 116 798	4 148 951
Financement	8 227 517	1 810 695	1 260 444
Autres		-	1 709
	24 441 232	17 938 589	17 489 899
Investissement			
Immobilisations	45 801 729	36 252 745	24 318 970
	70 242 961	54 191 334	41 808 869

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

6. Agence métropolitaine de transport

	2016	2016	2015
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Revenus de fonctionnement			
Quote-part de la taxe sur les carburants	4 500 000	7 209 000	10 085 098
Aide à l'intégration tarifaire	4 416 200	4 668 546	4 561 333
Aide métropolitaine	645 991	618 533	618 206
	9 562 191	12 496 079	15 264 637

	2016	2016	2015
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Charges			
Équipements métropolitains	1 623 780	1 769 530	1 550 372
Contribution aux trains de banlieue	6 559 862	6 085 633	5 870 618
	8 183 642	7 855 163	7 420 990

7. Autres revenus

	2016	2016	2015
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Publicité	850 000	808 495	798 656
Gestion des équipements et infrastructures métropolitains	519 198	529 186	516 279
Revenus d'intérêts	215 000	204 574	180 424
Activités accessoires et autres revenus	1 516 030	1 424 746	1 314 040
	3 110 228	2 967 001	2 809 399

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

8. Débiteurs

	2016	2015
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	868 618	6 281 422
Comptes clients généraux	2 220 208	2 344 244
Taxes à la consommation	1 950 223	1 873 389
Autres (a)	8 897 036	1 692 437
	13 936 085	12 191 492

(a) Les autres débiteurs incluent un montant de 8 473 510 \$ (741 587 \$ au 31 décembre 2015) de la Ville de Laval.

9. Transferts à recevoir

	2016	2015
	\$	\$ (redressé)
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme	74 621 466	59 702 906
Exploitation - transport régulier	2 900 160	2 542 348
Exploitation - transport adapté	2 031 640	1 405 778
Immobilisations	16 334 010	2 901 921
Autres	226 001	(23 911)
	96 113 277	66 529 042

10. Emprunt bancaire

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 10 000 000 \$, au taux préférentiel de 2,7 % (2,7 % au 31 décembre 2015) et renégociable annuellement. Au 31 décembre 2016, la marge de crédit est inutilisée.

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

11. Crédoiteurs et frais courus

	2016	2015
	\$	\$
Salaires et charges sociales	12 888 608	12 345 466
Fournisseurs et frais courus	19 354 945	10 095 382
Intérêts courus de la dette à long terme	303 293	249 780
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	240 229	242 575
	32 787 075	22 933 203

12. Dette à long terme

	2016	2015
	\$	\$
Obligations		
taux d'intérêt variant de 1,2 % à 2,75 % (1,3 % à 2,75 % en 2015)		
échéant de novembre 2017 à novembre 2021	98 685 000	81 501 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(192 695)	(362 778)
	98 492 305	81 138 222

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	\$
2017	13 809 000
2018	14 076 000
2019	12 522 000
2020	12 270 000
2021	11 315 000
1 à 5 ans	63 992 000
6 à 10 ans	34 041 000
11 ans et plus	652 000
	98 685 000

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

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 au 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 8,25 % des salaires admissibles pour le Régime de retraite des employés syndiqués de bureau et d'entretien et à 9,00 % des salaires admissibles pour le Régime de retraite des chauffeurs d'autobus.

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

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

b) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2016	2015
	\$	\$
Actif du régime à prestations déterminées capitalisé	6 296 300	5 008 000
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(15 921 800)	(15 430 800)
	(9 625 500)	(10 422 800)

c) Charge de l'exercice

	2016	2015
	\$	\$
Régime à prestations déterminées capitalisé	1 701 900	1 563 400
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	1 375 600	1 642 100
Régime de retraite à cotisations déterminées	4 051 835	3 983 886
Régime de retraite des élus municipaux	23 624	21 579
	7 152 959	7 210 965

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

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	
	2016	2015	2016	2015
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	45 975 000	40 901 600	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(45 975 000)	(40 901 600)	(13 955 100)	(16 938 600)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	-	-	(13 955 100)	(16 938 600)
Pertes actuarielles non amorties	6 296 300	5 008 000	(1 966 700)	1 507 800
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	6 296 300	5 008 000	(15 921 800)	(15 430 800)

e) Charge de l'exercice

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2016	2015	2016	2015
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 828 300	1 680 700	858 400	1 240 400
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	-	-	(35 600)	-
Cotisations salariales des employés	(639 400)	(575 400)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	522 600	457 300	43 800	(84 700)
Pertes actuarielles constatées lors d'une modification de régime	-	-	35 600	-
Charge de l'exercice excluant les intérêts	1 711 500	1 562 600	902 200	1 155 700
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	2 504 400	2 246 800	473 400	486 400
Rendement espéré des actifs	(2 514 000)	(2 246 000)	-	-
Charge d'intérêts nette	(9 600)	800	473 400	486 400
Charge de l'exercice	1 701 900	1 563 400	1 375 600	1 642 100
Montant versés par l'employeur	2 990 200	2 920 700	884 600	767 700

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

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	
	2016	2015	2016	2015
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	5.80%	6.10%	2.70%	2.75%
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	5.80%	6.10%	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3.10%	3.10%	3.10%	2.52%
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2.10%	2.10%	2.10%	2.10%
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	6.29%	6.46%
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 1^{er} janvier 2014 (ci-après le « service antérieur ») et le service qui s'accumule à compter de cette date (ci-après le « service postérieur »). Une évaluation actuarielle au 31 décembre 2013 est requise par la Loi pour tous les régimes visés.

Un processus prévoit une période de négociations débutant le 1^{er} 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. Au 31 décembre 2016, une entente a été conclue avec chacun des régimes de retraite.

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 2015, ni au 31 décembre 2016.

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 2016

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 de 45% aux participants actifs et de 55% à la Société);
- La Société a décidé de ne pas suspendre l'indexation automatique des rentes des participants considérés comme étant retraités en vertu de la Loi.

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, les participants actifs assumant la moitié de la hausse de leur cotisation à compter du 1er janvier 2017 et la hausse résiduelle à compter du 1er janvier 2020, tel que convenu dans l'entente entre les parties;
- 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 une cotisation égale à 10% de la cotisation d'exercice sera versée (parts égales entre les participants actifs et la Société).

Au cours de l'exercice, une proposition a été déposée et entrera en vigueur le 1er janvier 2017. Les éléments confirmés par cette proposition n'ont pas d'incidence sur le coût des services courants et services passés de l'exercice. De plus, aucune perte actuarielle nette n'a été constatée. La majoration progressive pour arriver à un partage 50/50 des cotisations aura une incidence sur les exercices ultérieurs.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

14. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	3 673 137	642 722	85 008	4 230 851
Bâtiments	60 825 435	16 030 222		76 855 657
Véhicules	156 674 831	23 429 063		180 103 894
Ameublement et équipements de bureau	22 473 791	3 399 055	119 481	25 753 365
Machinerie, outillage et équipements	16 758 830	1 635 940	157 209	18 237 561
Terrains	2 445 918	-		2 445 918
	<u>262 851 942</u>	<u>45 137 002</u>	<u>361 698</u>	<u>307 627 246</u>
Immobilisations en cours	14 594 477	(373 911)		14 220 566
	<u>277 446 419</u>	<u>44 763 091</u>	<u>361 698</u>	<u>321 847 812</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	1 891 754	166 093	85 008	1 972 839
Bâtiments	17 852 540	1 495 907		19 348 447
Véhicules	111 471 108	13 353 850		124 824 958
Ameublement et équipements de bureau	13 267 222	1 569 734	118 257	14 718 699
Machinerie, outillage et équipements	8 534 640	1 111 425	157 203	9 488 862
	<u>153 017 264</u>	<u>17 697 009</u>	<u>360 468</u>	<u>170 353 805</u>
Valeur comptable nette	<u>124 429 155</u>			<u>151 494 007</u>

Au 31 décembre 2016, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 7 494 009 \$ (4 120 159 \$ en 2015), sont inscrites dans les créditeurs et frais courus.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

15. Autres actifs non financiers

	2016	2015
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	5 310 888	6 361 191
Frais payés d'avance	211 841	196 427
	5 522 729	6 557 618

16. Engagements

Au 31 décembre 2016, 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 22 autobus en 2017 pour une valeur estimée à 18,5 M\$. Une avance contractuelle de 5,3 M\$ a été versée en date du 31 décembre 2016.

b) 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 15 M\$. Les versements prévus s'établissent de la façon suivante : 10 M\$ en 2017 et 5 M\$ en 2018.

c) Contrats d'approvisionnement en carburant

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la STM pour négocier 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 2019. La Société s'est engagée à payer une quantité de 19,9 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 13,2 M\$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

16. Engagements (suite)

d) 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 7,3 M\$. Les versements prévus sont de 7,2 M\$ en 2017 et 0,1 M\$ pour les années ultérieures.

e) Boîtes à perception pour autobus

La Société a mandaté la STM pour procéder à l'acquisition de 44 boîtes de perception pour autobus entre 2019 et 2022 pour un montant total de 1,8 M\$.

17. 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 10 décembre 2015.

18. 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, à l'exception des opérations suivantes :

- les contributions reçues de la Ville de Laval, soit 65,4 M\$ en 2016 et 61,2 M\$ en 2015;
- la Société a agi à titre de mandataire pour des contrats d'infrastructure de la Ville de Laval pour un montant de 15,5 M\$, ces transactions n'ont eu aucun effet sur les résultats de la Société.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2016

19. Événement postérieur à la date des états financiers

La Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal (2016, chapitre 8) a été adoptée le 19 mai 2016. Elle prévoit un nouveau partage des compétences qui entrera en vigueur le 1^{er} juin 2017 pour favoriser la mobilité des personnes, notamment par l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport « l'AMT » qui sera remplacée par deux organismes, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain « ARTM » qui sera dédiée à la planification au développement, à la tarification et au financement des services de transport collectif dans la grande région de Montréal et le Réseau de transport métropolitain « RTM » qui aura pour mandat d'exploiter certains services de transport collectif dont la desserte par trains de banlieue.

La Loi assujettit plusieurs décisions prises par l'ARTM à l'approbation de la Communauté métropolitaine de Montréal, notamment celles concernant l'adoption du plan stratégique de développement du transport collectif, le programme des immobilisations et la politique de financement.

Aux fins de l'application de la loi, les organismes publics de transport « OPT », soit le RTM, la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Laval devront conclure des ententes contractuelles avec l'ARTM. Ces ententes spécifieront entre autres, l'offre de transport, les objectifs de performance et de qualité des services ainsi que la rémunération convenue.

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2016

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	2016	2015
		\$	%		\$	\$
2011-11-23	39	25 284 000	2.5581	2016	-	16 214 000
2012-11-21	40	4 260 000	2.2387	2017	2 952 000	3 293 000
2013-02-20	41	4 710 000	2.0419	2018	1 954 000	2 896 000
2013-07-23	42	6 612 000	2.1876	2018	3 758 000	4 734 000
2013-09-18	43	2 000 000	2.6203	2018	1 465 000	1 649 000
2013-12-18	44	8 230 000	2.3967	2018	5 817 000	6 648 000
2014-05-21	45	5 669 000	2.1268	2019	4 133 000	4 911 000
2014-10-21	46	8 174 000	2.2417	2019	6 705 000	7 449 000
2015-02-18	47	2 719 000	1.5706	2020	2 202 000	2 719 000
2015-05-20	48	15 375 000	1.9148	2020	13 980 000	15 375 000
2015-12-15	49	15 613 000	2.1676	2020	13 869 000	15 613 000
2016-04-13	50	21 327 000	1.8244	2021	21 327 000	-
2016-11-09	51	20 523 000	1.5923	2021	20 523 000	-
					98 685 000	81 501 000

ÉTATS FINANCIERS 2016

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2016

	2016 Budget	2016 Réel	2015 Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	84 013 317	84 967 641	80 642 681
Carburant	8 587 539	8 533 839	8 845 621
Contrats de transport adapté	9 489 679	9 401 685	8 592 111
Entretien et réparations des véhicules	4 193 930	4 535 951	4 384 317
Honoraires et contrats	4 043 887	3 125 225	2 876 929
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	2 477 779	2 142 880	2 263 573
Services publics	1 533 112	1 549 261	1 575 480
Assurances, taxes et immatriculations	1 041 697	1 054 718	1 009 605
Matériel et fournitures	288 293	251 448	342 541
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	283 967	292 241	286 860
Location	87 899	79 497	113 363
Dépenses imprévues	2 019 105	-	-
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	8 183 642	7 855 163	7 420 990
Intérêts et frais de financement	3 190 708	3 101 990	2 668 097
Amortissement des immobilisations	18 432 000	17 697 009	14 920 135
	147 866 554	144 588 548	135 942 303

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2016

	2016 Budget	2016 Réel	2015 Réel
	\$	\$	(redressé) note 3
Revenus			
Contribution de la Ville de Laval	65 441 000	65 441 000	61 241 000
Usagers	34 071 470	33 758 119	32 662 040
Transferts du gouvernement du Québec	24 441 232	17 938 589	17 489 899
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	9 562 191	12 496 079	15 264 637
Autres revenus	3 110 228	2 967 001	2 809 399
	136 626 121	132 600 788	129 466 975
Charges			
Transport régulier	89 827 836	89 909 677	86 061 404
Administration générale	15 951 181	15 767 197	15 599 731
Transport adapté	10 262 082	10 257 512	9 271 946
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	8 183 642	7 855 163	7 420 990
Intérêts et frais de financement	3 190 708	3 101 990	2 668 097
Dépenses imprévues	2 019 105	-	-
Amortissement des immobilisations	18 432 000	17 697 009	14 920 135
	147 866 554	144 588 548	135 942 303
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(11 240 433)	(11 987 760)	(6 475 328)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession		205	360
Amortissement	18 432 000	17 697 009	14 920 135
Perte sur cession	-	1 025	472
	18 432 000	17 698 239	14 920 967
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	529 770	336 160	322 963
Remboursement de la dette à long terme	(9 394 474)	(3 123 946)	(3 345 853)
	(8 864 704)	(2 787 786)	(3 022 890)
Affectations			
Activités d'investissement	-	(190 077)	(685 772)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	718 354	170 083	192 248
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	954 783	645 700	1 031 900
	1 673 137	625 706	538 376
	11 240 433	15 536 159	12 436 453
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	3 548 399	5 961 125

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2016

	2016 Budget	2016 Réel	2015 Réel
	\$	\$	\$ (redressé) note 3
Revenus			
Transferts du gouvernement du Québec	45 801 729	36 252 745	24 318 970
Autres revenus			
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	45 801 729	36 252 745	24 318 970
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Terrain	-	-	-
Infrastructures	(24 342 594)	(11 859 802)	(2 632 938)
Bâtiments	(12 011 000)	(7 126 742)	(13 452 623)
Véhicules	(22 673 621)	(23 436 141)	(14 512 978)
Ameublement et équipements de bureau	(1 982 900)	(1 086 235)	(1 652 276)
Machinerie, outillage et équipements	(1 641 814)	(1 254 171)	(1 486 853)
	(62 651 929)	(44 763 091)	(33 737 668)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	7 373 131	5 053 226	3 954 771
Affectations			
Activités de fonctionnement	-	190 077	685 772
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	9 477 069	2 946 899	9 883 645
	9 477 069	3 136 976	10 569 417
	(45 801 729)	(36 572 889)	(19 213 480)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(320 144)	5 105 490

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2016

	2016 \$	2015 \$ (redressé) note 3
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	23 301 202	22 869 785
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(15 286 095)	(14 810 478)
Financement des investissements en cours	4 365 023	4 685 167
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	127 623 168	102 993 839
	140 003 298	115 738 313
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	22 521 651	21 593 908
Fonds réservés		
Fonds de roulement	586 856	913 099
Financement des activités de fonctionnement	192 695	362 778
	779 551	1 275 877
	23 301 202	22 869 785
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir		
Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	639 200	814 200
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	-	(20 300)
Régimes non capitalisés	(7 265 900)	(6 774 900)
Financement à long terme des activités de fonctionnement	(192 695)	(362 778)
	(15 286 095)	(14 810 478)

ÉTATS FINANCIERS 2016

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2016

	2016	2015
	\$	\$ (redressé) note 3
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	5 247 277	5 573 392
Investissements à financer	(882 254)	(888 225)
	4 365 023	4 685 167
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actif		
Immobilisations	151 494 007	124 429 155
Éléments de passif		
Dette à long terme	98 492 305	81 138 222
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(74 621 466)	(59 702 906)
	23 870 839	21 435 316
	127 623 168	102 993 839

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

Dépôt légal
3^e trimestre 2017

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



Société de transport
de Laval