

Ensemble,
toujours
plus loin.

Rapport d'activités 2017



Table des matières

4	Mot du président du conseil d'administration et du directeur général	22	Stratégie 1
8	Les indicateurs de performance – an 2	32	Stratégie 2
12	La STL en chiffres	34	Stratégie 3
16	Le conseil d'administration	38	Condition de réussite 1
18	Le comité de direction	40	Condition de réussite 2
20	Les réalisations de 2017	43	États financiers 2017

Mot du président du conseil d'administration et du directeur général

L'année 2017 s'est avérée déterminante à bien des égards. Au-delà d'assurer le transport des Lavallois au quotidien, de les informer et de les orienter tout en bonifiant nos services pour qu'ils répondent à leurs besoins, la STL a posé des gestes concrets en matière de mobilité durable.

Nous avons poursuivi les objectifs de notre Plan d'affaires, qui fixait le cadre de nos interventions pour la période 2016-2018 en raison de l'augmentation de notre achalandage de près de 7 %. Que ce soit en termes d'efficacité de service, de déplacements, d'accessibilité, d'attractivité et de frais d'exploitation, les projets qui ont vu le jour en 2017 nous permettent d'accroître la performance de notre réseau, et ce de manière innovante.

Parmi les principaux projets, notons l'achèvement du plus important chantier de son histoire : les *Mesures préférentielles pour bus (MPB)*. Aujourd'hui, près de 90 % du réseau de la STL a été bonifié pour le bénéfice des clients, qui ont vu leur expérience de transport collectif grandement améliorée par les feux de signalisation intelligents ou encore par l'ajout de voies réservées, dont la plus significative est la voie centrale du boulevard Le Corbusier.

Ce projet a d'ailleurs permis à la STL de remporter deux *Grands prix d'excellence en transport* dans les catégories *Transport collectif* et *Prix du public* lors du gala organisé par l'Association québécoise du transport (AQTr) pour cet ambitieux projet.

De plus, soucieuse d'offrir à sa clientèle un service de qualité, la STL a mis l'efficacité, la ponctualité et la fiabilité au cœur de ses préoccupations en relançant le programme Engagement qualité STL au printemps 2017. Ce projet phare de la Société garantit une prestation de services irréprochable sur l'ensemble des réseaux régulier et adapté, afin d'offrir aux clients une expérience au-delà de ses attentes. En effet, l'Engagement qualité STL couvre cinq éléments clés : la ponctualité, le confort à bord, la courtoisie, la propreté des équipements et l'accès à des informations précises en temps réel.

La STL maintient son statut de chef de file en matière de mobilité durable et connectée grâce à l'amélioration de 90% de son réseau.



La STL étant résolument centrée sur l'expérience client, depuis 2017, ses clients peuvent payer leur passage par carte de crédit, sur certaines lignes désignées, grâce à un partenariat sans précédent avec le Mouvement Desjardins. Cette nouvelle mesure vient élargir notre clientèle en offrant une solution de rechange aux clients occasionnels ou à ceux qui n'ont pas forcément la monnaie exacte. La STL est convaincue que cette solution pratique, qu'elle prévoit étendre graduellement sur l'ensemble de son réseau en 2018, encouragera la population à opter davantage pour le transport collectif.

Nous avons aussi fait l'acquisition de 22 nouveaux autobus hybrides qui, en plus de permettre de diminuer nos propres émissions de GES – une baisse de 6,8 % par rapport à 2012 – sont climatisés, ce qui assure des trajets plus confortables. D'ailleurs, nos standards en matière de quantification et de vérification des émissions de GES ont été récompensés par la remise de l'attestation Carboresponsable® d'Enviro-accès, qui témoigne de l'efficacité de notre initiative.

Décidément tourné vers l'avenir, le dernier exercice a été l'occasion, pour la STL, de réaliser plusieurs avancées dans le secteur de la mobilité durable, au moyen de démarches concrètes d'électrification de son réseau. En collaboration avec l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), la STL a commandé des études préliminaires quant à l'électrification complète d'une ligne d'autobus, afin de déterminer la technologie qui répond le mieux aux besoins énergétiques du transport à Laval. De plus, nous avons aussi préparé le terrain en vue de l'arrivée, en 2018, de deux autobus électriques à prolongateur d'autonomie, qui seront mis à l'essai sur le réseau, en partenariat avec les entreprises Cummins et TM4.

Enfin, en 2017, la STL s'est engagée, de façon unique, en contribuant activement à améliorer la vie à Laval, grâce à des partenariats où son offre de service a grandement été mise en valeur, notamment par la bonification de la navette 360 et l'arrivée de l'équipe de hockey le Rocket de Laval. Ce dernier partenariat permet dorénavant aux partisans possédant un billet pour assister à un match de voyager gratuitement sur présentation de leur billet.

Le transport collectif suscite un intérêt sans cesse grandissant chez les trois paliers gouvernementaux. À ce propos, nous tenons à saluer le financement provenant du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC), qui permettra à la STL de réaliser plusieurs projets d'envergure, d'ici les prochaines années, lesquels auront assurément des répercussions significatives dans la vie de tous les Lavallois.

L'année 2017 a aussi été marquée par l'arrivée d'une toute nouvelle structure de gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal avec la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). La STL entend continuer ses efforts pour maintenir sa capacité d'innover et de développer des projets qui offrent un service de qualité à sa clientèle. Elle poursuivra également ses représentations pour que des changements soient apportés à la nouvelle Politique de financement de l'ARTM. Rappelons que cette politique pénalise la ville de Laval et menace le développement du transport collectif sur le territoire lavallois.

De plus, en prévision du Forum sur la mobilité et le transport collectif en avril 2018, la STL a mené un sondage de perception chez la population lavalloise afin de mesurer les effets de la congestion routière sur la qualité de vie des citoyens. Les résultats obtenus démontrent clairement l'importance que les Lavallois accordent au transport collectif et à la mise en place de solutions structurantes et efficaces.

En dernier lieu, nous tenons à féliciter le travail exceptionnel de tous les employés de la Société de transport de Laval, qui contribuent jour après jour à l'excellence et à la qualité des services de l'entreprise par chacun de leurs gestes. La STL demeure persuadée que les actions et solutions concrètes qu'elle a mises en place en 2017 continueront de faire avancer et rayonner le transport collectif au cours des années à venir.

Éric Morasse

Président du conseil
d'administration



Guy Picard

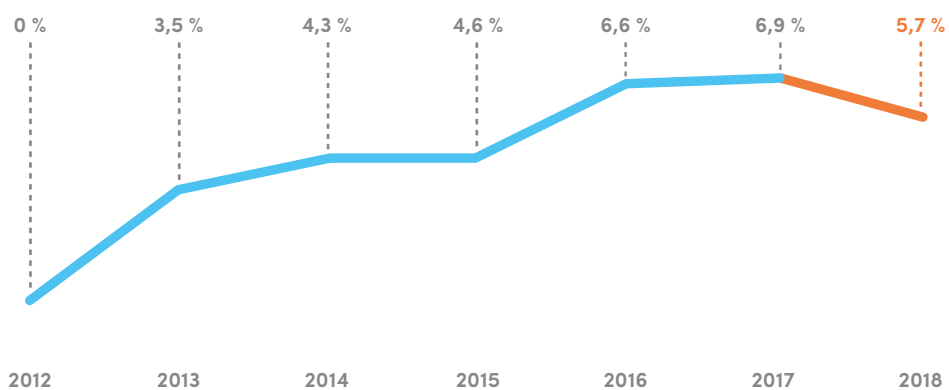
Directeur général

Les indicateurs de performance An 2*

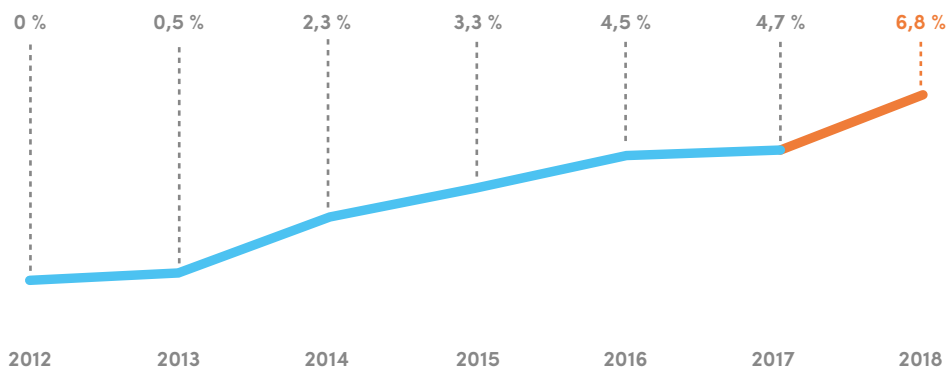


* Suivi du Plan d'affaires 2016-2018

Accroissement de l'achalandage depuis 2012



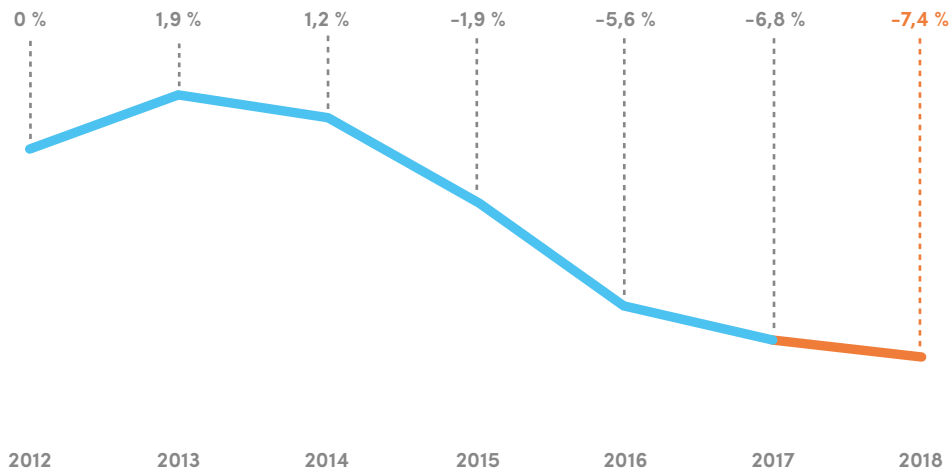
Accroissement de l'offre de service depuis 2012 (km commerciaux)



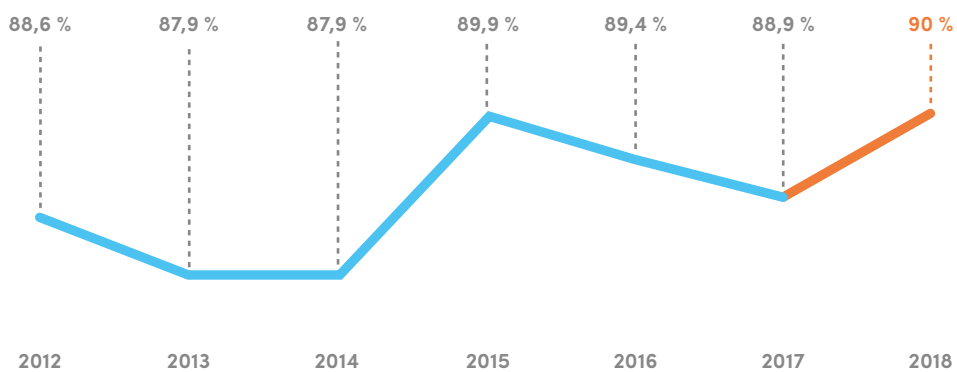
Légende

- = réel
- = projection

Taux d'émission de gaz à effet de serre (GES) par 100 km parcourus depuis 2012



Ponctualité*



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

Légende

- = réel
- = projection



**Une diminution
de 6,8 % de
nos GES par
rapport
à 2012**



La STL en chiffres



La STL		2016	2017
Budget		136 626 000 \$	144 599 052 \$
Employés	Total	895	899
	Chauffeurs	588	572
	Entretien	113	113
	Bureau non syndiqués	123*	138*
	Bureau syndiqués	63	68
	Centre contact clients	8	8
	Assemblées du conseil d'administration	Ordinaires	11
	Extraordinaires	5	5
	Résolutions	203	206

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

Le réseau		2016	2017
Abribus		523	537
Terminus		6	6
Infobus	Horaire à l'arrêt	1 421	1 438
Afficheurs STL Synchro	Aux arrêts	84	83
	Dans les autobus	285	288
Points de vente		47	47

Déplacements		2016	2017
Total		22 007 235*	22 055 135

* 366 jours

Transport régulier		2016	2017
Kilométrage parcouru		13 149 387	13 172 369
Heures d'opération		529 140	520 062
Réseau	En kilomètres	1 413	1 428
Lignes		45	45
Arrêts		2 710*	2 717*
Autobus		306	309
Biodiesel	En litres	8 573 695	8 327 931

* Y compris les quais d'embarquement

Transport adapté	2016	2017
Déplacements	480 604	489 355
Plaintes	853	871
Clients	7 646	8 495
Nouveaux	1 027	1 043
Total	8 495	9 203

Taxis collectifs	2016	2017
Lignes	9	13
Déplacements	41 411	47 327

Transport scolaire intégré	2016	2017
Déplacements/jour	10 000	5 000
Voyages	222	126
Lignes	119	70

La STL en ligne		2016	2017
Site Internet : stl.laval.qc.ca	Visites	2 953 735	3 089 150
	Visiteurs uniques	809 242	805 519
Téléchargements de l'application STL Synchro	iPhone	31 913	25 374
	Android	16 005	14 281
Abonnés	<i>Ma STL</i>	54 602	63 459
	<i>Facebook</i>	5 057	6 400
	<i>Twitter</i>	2 649	2 926
Chronobus	Appels reçus	428 936	430 958

Promotion de la mobilité durable*	2016	2017
Nombre de jours à 1 \$	1	1
Nombre de déplacements supplémentaires	2 378	4 325
Hausse en pourcentage	3,7 %	6,2 %

* Pour promouvoir le transport en commun, la STL a offert le transport à 1 \$ le 22 septembre 2017.



520 062
heures
d'opération

13 172 369
kilomètres
parcours

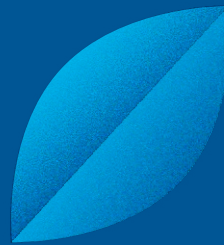
899
employés



309
autobus

1 428
kilomètres
de réseau

22 055 135
déplacements



144 599 052 \$
de budget

45
lignes

Le conseil d'administration

En date du 31 décembre 2017



Gilbert Dumas

Président et conseiller municipal
de Marc-Aurèle-Fortin



Éric Morasse

Vice-président et conseiller
municipal de Saint-François



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

En date du 31 décembre 2017



Guy Picard
Directeur général



Daniel Beauchamp
Directeur principal,
Exploitation



Pierre Lavigneur
Directeur principal,
Développement
et innovation



Kathy Dumortier
Directrice principale,
Administration
et planification
d'entreprise,
et trésorière



Nicolas Girard
Directeur principal,
Communications
et affaires publiques



Pierre Côté
Secrétaire corporatif
et directeur,
Affaires juridiques



Sylvain Boucher

Directeur, Entretien et ingénierie



Daniel Boismenu

Directeur, Communications et marketing



Christine Gauvreau

Directrice, Planification et développement



Daniel Brodeur

Directeur, Transport et qualité du service



Josée Prud'homme

Directrice, Ressources humaines



Josée Roy

Directrice, Infrastructures

Les réalisations de 2017

Suivi du Plan d'affaires 2016-2018

Stratégie 1

Déployer une offre de service attrayante et compétitive

	Axes d'intervention prioritaires	Réalisations de 2017
1.1	DÉVELOPPER, OPTIMISER ET INTÉGRER LES SERVICES	<ul style="list-style-type: none"> Mesures préférentielles pour bus (MPB) Partenariat avec le Rocket de Laval Ententes scolaires Taxis collectifs
1.2	AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT	<ul style="list-style-type: none"> Engagement qualité STL Paiement par carte de crédit Accessibilité des arrêts sur son territoire Bonification de la navette 360 Arrêts et abribus Bonification du réseau

Stratégie 2

Repenser la mobilité et l'environnement urbain

	Axe d'intervention prioritaire	Réalisation de 2017
2.1	ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE LAVALLOIS	Études sur les bus à haut niveau de service (BHNS) et les modes de transport lourds

Stratégie 3

Faire de la STL une entreprise plus écoresponsable

	Axes d'intervention prioritaires	Réalisations de 2017
3.1	RÉDUIRE LA CONSOMMATION DU PARC D'AUTOBUS	Études sur l'électrification d'une ligne complète 100 % électrique Projet pilote : autobus à prolongateur d'autonomie
3.2	AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES PRATIQUES INTERNES	Bilan des GES – Obtention du certificat Carboresponsable

Condition de réussite 1

Se donner les moyens financiers

	Axe d'intervention prioritaire	Réalisation de 2017
C1.1	AGIR GLOBALEMENT AUX PALIERS GOUVERNEMENTAL, RÉGIONAL ET LOCAL	Sondage SOM en vue du Forum sur la mobilité et le transport collectif

Condition de réussite 2

Viser l'excellence d'affaires

	Axe d'intervention prioritaire	Réalisations de 2017
C2.1	METTRE EN PLACE LES MEILLEURES PRATIQUES	Déploiement du programme d'amélioration continue Changement dans la structure organisationnelle Mise en place du premier Plan triennal de communication et de marketing

Stratégie 1

Déployer une offre de service attrayante et compétitive

Les projets regroupés dans cette stratégie sont au cœur même de la mission de la STL. Ils visent, d'une part, à augmenter et à bonifier l'offre de service, à améliorer la performance du réseau et à accroître l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. D'autre part, l'accent a aussi été mis sur la qualité de l'expérience vécue par la clientèle. Dans cette perspective, la STL a renforcé son engagement à livrer une prestation de services hautement professionnelle. Ces efforts ont visé autant le réseau régulier que le service de transport adapté.

1.1

DÉVELOPPER, OPTIMISER ET INTÉGRER LES SERVICES

IMPLANTATION DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB)

SE DÉPLACER INTELLIGEMMENT

Dans le but d'offrir aux citoyens un service de transport collectif concurrentiel et performant, la STL a instauré, en 2017, l'ensemble des cinq composantes des *Mesures préférentielles pour bus (MPB)* sur 90 % du réseau, couvrant désormais sept secteurs stratégiques du territoire lavallois. Entièrement financée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et réalisée en étroite collaboration avec la Ville de Laval et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), l'implantation de ces infrastructures et de ces dispositifs à la fine pointe de la technologie

constitue une première en Amérique du Nord, faisant de la STL un chef de file en la matière.

Les *Mesures préférentielles pour bus* ont été menées à bien, conformément à l'échéancier et au budget prévu. Elles se sont distinguées par leur complexité et leur ampleur dues à l'intégration simultanée, sur deux ans, de cinq mesures majeures :

- 14,4 km de nouvelles voies réservées
- 6 nouvelles voies d'évitement
- 232 feux prioritaires intelligents
- 11 feux prioritaires de type « chandelle »
- 77 arrêts ou abribus déplacés



**Optimiser
la rapidité,
la fiabilité et
la ponctualité
du réseau.**



Ces mesures visent autant à optimiser la rapidité, la fiabilité et la ponctualité du réseau de transport collectif, particulièrement aux heures de fort achalandage, qu'à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 30 000 tonnes sur une période de dix ans.

LES VOIES RÉSERVÉES CENTRALES

Chaque semaine, plus de 54 000 clients de la STL passent par le boulevard Le Corbusier Sud, l'une des plus importantes rues commerciales de la ville qu'empruntent près de onze lignes d'autobus. C'est pourquoi **les voies réservées centrales aménagées** sur cette artère névralgique ont constitué le projet phare des mesures préférentielles de la STL en 2017. D'ailleurs, un projet d'extension de ces voies jusqu'au sud de l'autoroute 440 est en préparation.

Ces voies s'étendent présentement sur près d'un kilomètre entre le boulevard du Souvenir et l'avenue Albert-Duquesne. Les feux ont été synchronisés pour maximiser la fluidité de la circulation, et des stations centrales spacieuses ont remplacé les abribus qui se trouvaient auparavant en bordure de route. Cet aménagement inédit va de pair avec le *Plan de mobilité active* de la Ville de Laval, qui consiste en l'intégration de plusieurs kilomètres de pistes cyclables unidirectionnelles, de nouveaux trottoirs, chaussées et mobiliers urbains sur certains axes.

En outre, ce corridor routier bonifie le transport collectif par rapport à la voiture en atténuant significativement la congestion routière. À ce propos, la STL a remporté deux *Grands prix d'excellence en transport* dans les catégories *Transport collectif* et *Prix du public* lors du gala organisé par l'Association québécoise du transport (AQTr) en juin 2017.

Résolument tourné vers l'avenir, ce projet s'inscrit dans le déploiement de l'Engagement qualité STL, amorcée dans le cadre du Plan d'affaires 2016-2018 de la Société. Les *Mesures préférentielles pour bus* représentent non seulement un gage de performance, de durabilité et de compétitivité incomparable pour le transport en commun de demain, mais constituent également la promesse d'un service de mobilité attrayant, fidèle et sans tracas pour tous les clients de la STL.

IMPLANTATION DES FEUX INTELLIGENTS SUR 90 % DU RÉSEAU

Outre les voies réservées centrales, notons **l'implantation des feux intelligents** sur 90 % du réseau de la STL. Le principe est simple : à l'approche d'un carrefour, les autobus accusant du retard transmettent au feu un signal qui peut prolonger ou écourter la durée du feu vert. C'est ainsi que près de 322 autobus et 23 véhicules de transport adapté sont aujourd'hui munis de systèmes intelligents de communication et de GPS, tout comme quelque 232 intersections qui jalonnent le réseau. Cette technologie, connue sous l'acronyme TSP (*Transit Signal Priority*), permet aux autobus de demander une priorité de passage au feu de circulation intelligent. De surcroît, grâce aux compteurs de passagers qui fournissent des données en temps réel, les autobus ayant à bord un plus grand nombre de personnes ont priorité sur les autres à proximité du croisement.

Souvent jumelés aux voies d'évitement, **les feux chandelles**, quant à eux, s'allument quelques secondes avant le feu vert et autorisent uniquement le passage des autobus, facilitant du même coup leur circulation et minimisant la possibilité d'un retard.

La STL a remporté
deux *Grands prix*
d'excellence dans
les catégories
Transport collectif
et *Prix du public.*



Enfin, **77 arrêts et abribus** ont été déplacés en aval des intersections. Cette nouvelle disposition permet dorénavant des trajets plus fluides, comptant moins d'interruptions, puisque les autobus n'ont pas à s'arrêter systématiquement au feu vert.

MISE EN MARCHÉ DU TRANSPORT COLLECTIF DANS LE CADRE DU PARTENARIAT AVEC LE ROCKET DE LAVAL

L'année 2017 en fut une de nouveauté et de dynamisme dans le centre-ville de Laval avec l'arrivée à l'automne du Club de hockey le Rocket de Laval. La STL a saisi cette occasion pour inciter la population lavalloise à opter pour ses services lors des matchs et des spectacles à la Place Bell.

Grâce à un partenariat sans précédent avec la Ville de Laval, la STL a mis sur pied des navettes gratuites. Ce service spécial offre le transport aux détenteurs de billets de matchs ou de spectacles, qui peuvent de cette manière garer leur véhicule à l'hôtel de ville de Laval puis se rendre en navette jusqu'à la Place Bell, située au centre-ville. Par cette initiative, la STL s'est engagée à assurer la fluidité des déplacements, tout en offrant aux automobilistes un accès efficace et sécuritaire pour les événements tenus à la Place Bell.

La STL travaille jour après jour à promouvoir un service axé sur la qualité de vie et la protection de l'environnement dans tous ses projets. Le succès de ces navettes constitue ni plus ni moins la preuve de l'intérêt toujours croissant du public envers le transport collectif et participe à ancrer la mobilité durable et l'intermodalité dans les habitudes de vie des citoyens. De plus, il est possible de monter gratuitement dans les autobus de la STL sur l'ensemble du réseau ainsi que dans les véhicules adaptés et les taxis collectifs sur présentation d'un billet de match du Rocket.

ENTENTES SCOLAIRES

En 2017, la STL a reconduit son contrat de transport scolaire avec les écoles secondaires anglophones de la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier, dont les élèves bénéficient d'un service de transport jusqu'à leur établissement d'enseignement tout au long de l'année.

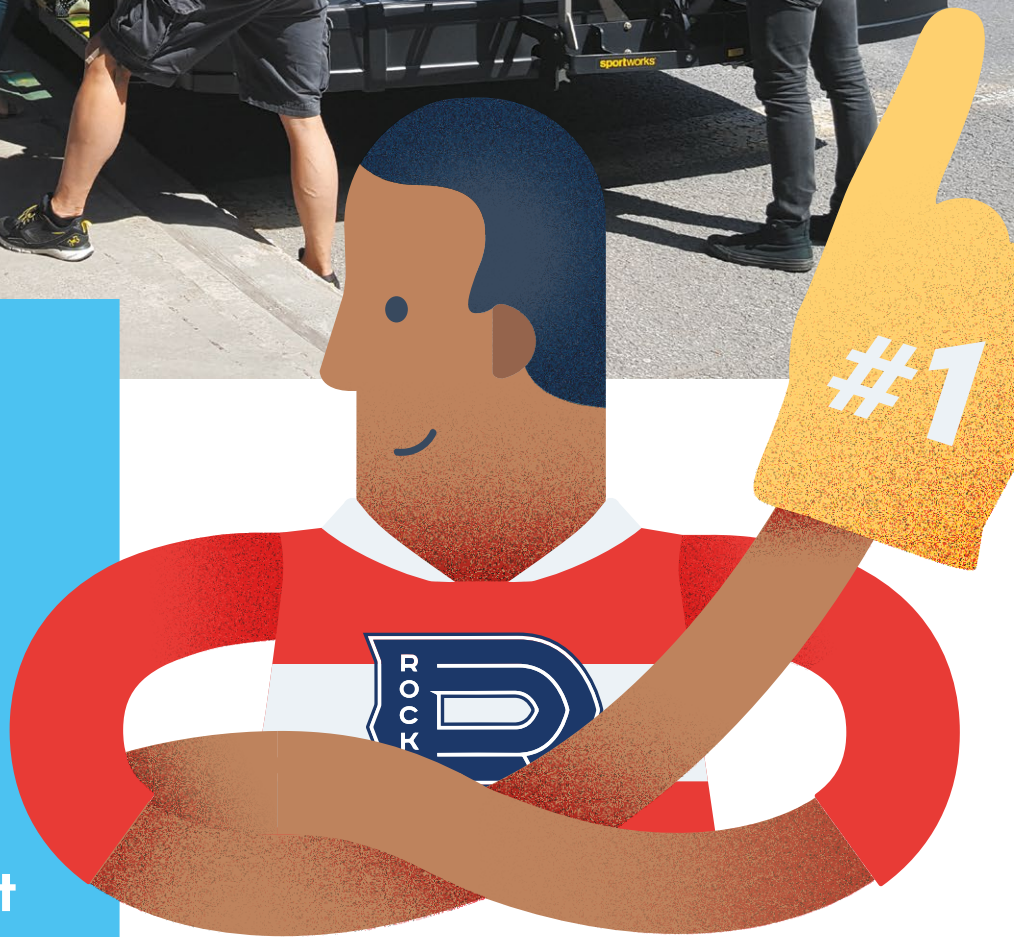
TAXIS COLLECTIFS

Trois nouveaux tracés de taxis collectifs ont été implantés et mis à l'essai en 2017, soit les projets T19, T21 et T22 qui desservent les quartiers de Saint-François, Chomedey et Fabreville.

Fruit de la concertation entre la STL et le regroupement Citoyens de Saint-François en action, le T19 permet notamment de faciliter l'accès à la clinique médicale Saint-François, située dans le quartier du même nom. Le T21 borde, quant à lui, de nombreuses entreprises établies au sud de la voie de desserte de l'autoroute 440, entre l'autoroute 13 et le boulevard Curé-Labelle, tout comme le T22, qui dessert les entreprises situées à l'ouest de l'autoroute 13, entre le boulevard Dagenais et la voie de desserte de l'autoroute 440.



La STL travaille
jour après jour
à promouvoir
un service axé
sur la qualité
de vie et la
protection de
l'environnement
dans tous ses
projets.



1.2

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT

DÉPLOIEMENT DE L'ENGAGEMENT QUALITÉ STL

À la STL, l'expérience client demeure la priorité. C'est la raison pour laquelle les équipes travaillent sans relâche à offrir un service de transport toujours plus performant et innovant, qui s'adapte aux besoins particuliers et répond aux exigences élevées de sa clientèle. En avril 2017, c'est dans ce sens que la STL a déployé l'un des objectifs clés de son Plan d'affaires 2016-2018 : le programme Engagement qualité STL, une garantie de service à la clientèle unique en Amérique du Nord. Du transport régulier au transport adapté, l'ensemble de cette garantie renouvelée repose sur cinq critères essentiels :

- Ponctualité
- Courtoisie
- Sécurité et confort
- Information juste et pertinente
- Propreté et fiabilité

En effet, si un client estime que l'un des critères mentionnés ci-dessus n'a pas été respecté, la STL pourra lui donner une compensation, soit un droit de passage, des crédits à l'achat d'un titre mensuel, et même un crédit valide pour une course en taxi. La personne peut simplement formuler une plainte au Centre contact clients de la STL, dont les agents effectuent par la suite une vérification.

Les employés de tous les secteurs se mobilisent désormais autour d'une même vision et ils ont la responsabilité d'appliquer l'Engagement qualité STL dans tous les aspects de leur travail. À ce jour, la STL est plus qu'heureuse de la réussite de la mise en place de l'Engagement qualité STL, qui contribue à l'amélioration continue des services et à la qualité de l'expérience client, faisant d'elle une valeur sûre de mobilité active et collective pour tous les citoyens.

SOLUTION DE PAIEMENT FACILITÉE – PAIEMENT PAR CARTE DE CRÉDIT

En avril 2017, la STL a mis en place un projet pilote de paiement par carte de crédit Visa ou Mastercard sur huit lignes d'autobus. En partenariat avec le Mouvement Desjardins, l'intégration d'un tel système par une société de transport collectif était une première au Canada. Il s'agit essentiellement d'un terminal de paiement sans contact Monetico, installé près de la boîte de perception, à l'entrée de l'autobus. Il suffit de taper la carte de crédit du terminal pour faire un paiement en un tour de main. De cette façon, les personnes n'ayant pas la monnaie exacte peuvent monter dans l'autobus sans avoir à se procurer un billet. Conformément au Plan d'affaires 2016-2018, ce mode de paiement pratique, rapide et sécuritaire vise une fois de plus à améliorer l'expérience client, tant pour ce qui est de l'accessibilité que de l'efficacité et de la diversité des services de la STL.



Une garantie
de service à
la clientèle
unique en
Amérique
du Nord :
l'Engagement
qualité STL



L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS SUR SON TERRITOIRE

Chaque année, la STL poursuit ses efforts afin d'offrir un service de transport collectif inclusif et universellement accessible pour tous. En 2017, deux nouvelles lignes d'autobus sont devenues accessibles pour les personnes à mobilité réduite, soit les lignes 43 et 24, pour un total de huit sur l'ensemble du réseau.

Avec l'aide et l'appui de la Ville de Laval, des interventions sont prévues en 2018 sur les trottoirs et arrêts qui longent les lignes d'autobus afin de les adapter aux rampes d'accès à bascule des autobus, qui pourront ainsi accueillir les clients, quelles que soient leurs capacités.

BONIFICATION DE LA NAVETTE 360

Instaurée tout d'abord en janvier 2016 en tant que projet pilote, la **navette 360** a été sans conteste le grand succès de l'été 2017. Ayant été bonifiée par des passages gratuits aux 20 minutes, la navette 360 a connu un achalandage record de 47 500 clients. Cette navette gratuite d'autobus circule au nord du boulevard Saint-Martin et relie les principaux pôles d'attraction du centre-ville, à partir du terminus Montmorency jusqu'au Carrefour Laval. Elle est en service toutes les fins de semaine de l'année et 7 jours sur 7 l'été, de même que pendant les Fêtes et la semaine de relâche. Née d'une étroite collaboration entre la STL, la Ville de Laval, Tourisme Laval et ses membres, la navette 360 visait à mieux répondre aux besoins de desservir le secteur récréotouristique du centre-ville.

NOUVEAUX ARRÊTS ET ABRIBUS

- Acquisition de 10 nouveaux abribus
- Remplacement de 26 abribus
- Installation de 5 afficheurs alimentés à l'énergie solaire

BONIFICATION DU RÉSEAU

Chaque année, la STL concentre tous ses efforts à bonifier ses services pour favoriser les déplacements par transport collectif à Laval. C'est pourquoi, en plus des nombreux ajouts de services sur le réseau régulier, la Société a prolongé le parcours de la ligne 45, qui traverse désormais le secteur Auteuil, du terminus Bienville au terminus Montmorency, en passant par la gare Vimont et le boulevard Industriel. Le service sur cette ligne est maintenant offert les fins de semaine. La STL a également augmenté la fréquence des passages sur plusieurs lignes, dont la 26 et la 42, qui comptent parmi celles au plus fort achalandage, évalué entre 4 000 et 6 000 clients quotidiennement.



**La navette 360
a été sans
conteste le
grand succès
de l'été 2017**

Stratégie 2

Repenser la mobilité et l'environnement urbain

La STL a été proactive devant la multiplication des nouvelles offres de transport, facilitées par les innovations technologiques, de façon à devenir un intégrateur de solutions de mobilité durable.

2.1

ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE LAVALLOIS

ÉTUDES SUR LES BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) ET LES MODES DE TRANSPORT LOURDS

En vue de la préparation du Forum sur la mobilité et le transport collectif de 2018, la STL a commencé, en 2017, une étude conceptuelle de faisabilité d'axes performants et structurants – aussi connus sous le nom de Bus à haut niveau de service (BHNS) – sur certaines portions des artères des boulevards des Laurentides, de la Concorde et Notre-Dame. La notion d'« axes performants » réfère d'un côté à un système de transport intégré rapide de voies réservées pour autobus, tandis que celle d'« axes structurants » se rapporte aux aménagements urbains et aux interventions qui rendent les milieux de vie agréables, accueillants et conviviaux. Destinée au transport des personnes en milieu urbain, cette solution intégrée vise principalement les objectifs suivants :

- Diminuer les temps de parcours, améliorer les correspondances, élever la fréquence et la fiabilité du service ;
- Augmenter l'achalandage et optimiser le service de manière à encourager l'adoption de nouvelles habitudes de déplacement ;
- Améliorer la part modale du transport collectif ;
- Favoriser le développement et le dynamisme urbain actuel et futur aux abords des axes à l'étude.



Crédit photo : RTM

Cette étude s'est d'abord préoccupée de réaliser la caractérisation des différents axes de transport sélectionnés en tenant compte de facteurs tels que le territoire, la population, la circulation, les projets d'aménagement, la configuration de la voirie, la sécurité, etc. Une fois que ces critères seront bien circonscrits, la STL sera en mesure de proposer les solutions les plus optimales et d'examiner en détail la planification des services pour l'atteinte des objectifs mentionnés plus haut. À la suite des solutions proposées, une évaluation des interventions requises pour implanter de telles solutions ainsi qu'une analyse d'impact seront menées successivement. À l'issue de cette étude qui se conclura en 2018, la STL émettra des recommandations pour l'implantation des axes performants et structurants à Laval.

Enfin, la STL a étudié la faisabilité du développement de modes de transport lourds comme le métro, le train et le Réseau express métropolitain (REM) sur le territoire lavallois. À travers cette étude qui se poursuit en 2018, la STL et la Ville de Laval cherchent à trouver les meilleures solutions pour désengorger l'extrémité est de la ligne orange, qui constitue actuellement un véritable goulot d'étranglement, tant en ce qui a trait au réseau routier qu'au réseau de transport collectif. En outre, la STL évalue les implications opérationnelles et budgétaires d'un possible prolongement de la ligne orange à l'ouest, à partir de la station de métro Côte-Vertu, qui permettrait de désaturer considérablement les stations à l'est et d'atténuer ainsi la congestion routière dans ce secteur.

Stratégie 3

Faire de la STL une entreprise plus écoresponsable

En tant qu'entreprise publique, la STL se doit de donner l'exemple en adoptant des pratiques qui minimisent les effets néfastes de ses activités sur l'environnement. La Société a pour objectif de réduire la consommation de carburant de son parc d'autobus; elle améliorera la performance environnementale de ses pratiques internes, de façon à devenir une entreprise plus écoresponsable.

3.1

RÉDUIRE LA CONSOMMATION DU PARC D'AUTOBUS

ÉTUDES SUR L'ÉLECTRIFICATION D'UNE LIGNE COMPLÈTE 100 % ÉLECTRIQUE

La réputation de la STL en tant qu'acteur de premier plan dans la filière de l'électromobilité au Québec n'est plus à faire, tout comme son engagement dans toutes les sphères du développement durable à Laval. En effet, sa mission s'accomplit en tenant compte de multiples enjeux sociaux, économiques et environnementaux qui requièrent l'intégration de nouvelles offres de mobilité, de nouveaux modèles d'affaires et de nouvelles technologies. Dans le but de repenser et de concevoir le transport collectif de demain, les solutions que propose la STL convergent toutes vers un même objectif : électrifier la totalité de son réseau de transport d'ici 2040.

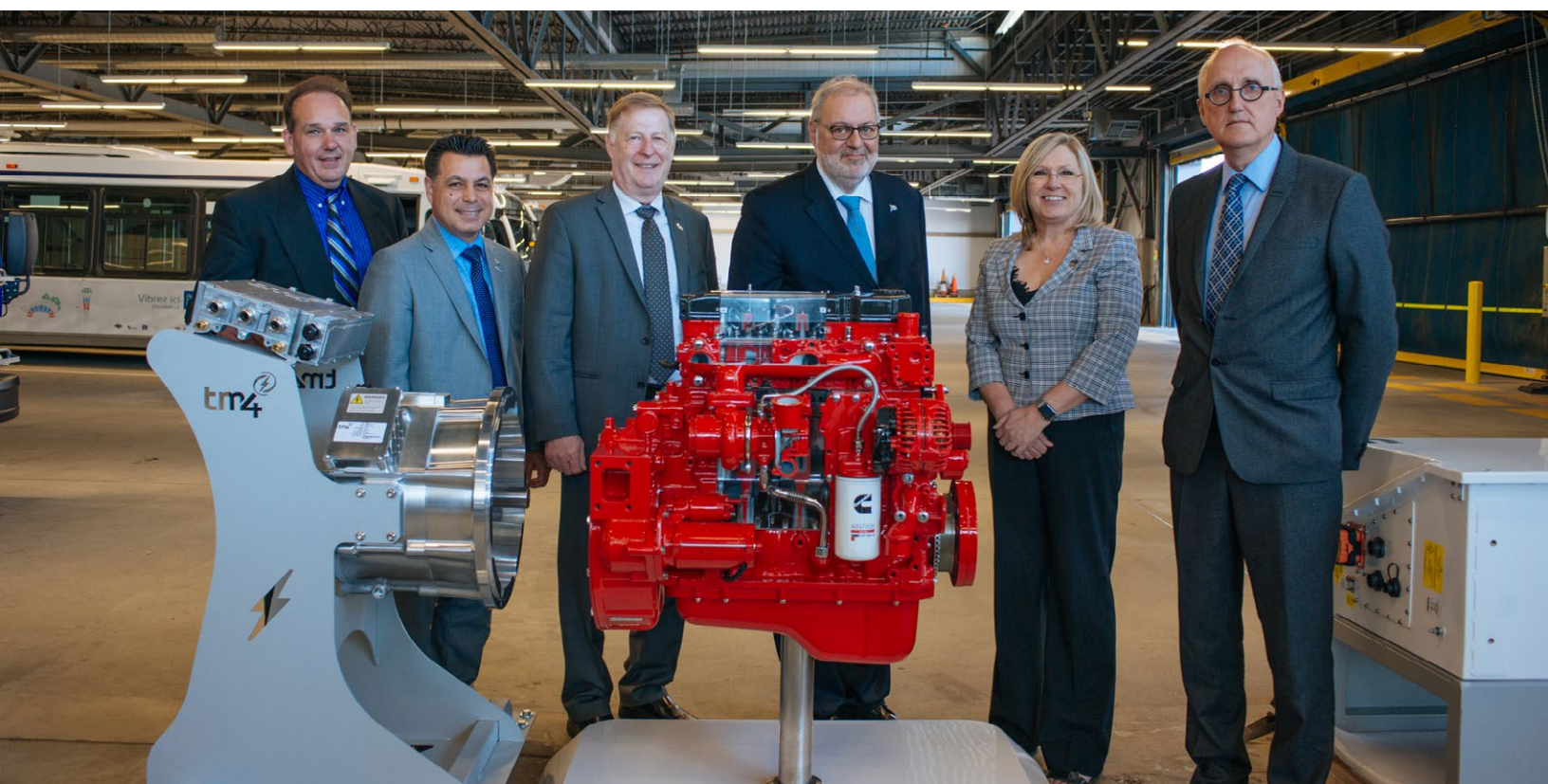
En 2017, en collaboration avec l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), la STL a commandé des études préliminaires quant à l'électrification complète d'une ligne d'autobus. Ces études visaient à déterminer quelle technologie répond le mieux aux besoins énergétiques du transport à Laval, en fonction de diverses caractéristiques et contraintes : distances, parcours, limites de vitesse, durée des trajets, configuration des rues et des boulevards, aménagement urbain, équipements, infrastructures, etc.

Les autobus électriques exigent des installations et des méthodes d'entretien tout à fait différentes de celles que nécessitent les véhicules hybrides. En prévision de l'arrivée de ces nouveaux véhicules électriques, la STL a préparé les travaux d'agrandissement de la phase IV de son garage, qui devra être conçu et adapté spécifiquement pour leur entretien dès 2023. Ces études permettent donc à la Société d'évaluer concrètement les coûts d'immobilisation et d'exploitation de ces véhicules au sein de son réseau, en vue de l'implantation de l'électrification complète de son réseau d'autobus.

Cet important changement de paradigme s'effectuera graduellement au cours des années à venir, au fur et à mesure que les véhicules hybrides seront remplacés par des véhicules électriques. En 2017, dans le cadre du programme d'électrification de la STL, 19 autobus diesel ont été mis au rancart et 22 nouveaux autobus hybrides ont été acquis, s'ajoutant aux 67 autres qui composaient déjà le parc d'autobus actuel. Dès 2023, il est prévu que la STL cherchera à acquérir exclusivement des véhicules électriques.

PROJET PILOTE : AUTOBUS À PROLONGATEUR D'AUTONOMIE

En 2017, la STL s'est également préparée en vue de l'arrivée, en 2018, de deux autobus électriques à prolongateur d'autonomie, qui seront mis à l'essai sur le réseau, en partenariat avec les entreprises Cummins et TM4. Cette dernière travaille présentement au développement d'un système de propulsion rechargeable pour véhicules lourds dont ces deux autobus seront dotés. Ce projet pilote, rendu possible grâce à une aide financière de 4,25 M\$ du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN), permettra d'approfondir encore davantage les connaissances de la STL relativement aux modes de propulsion existants, tout en encourageant le développement de la filière québécoise de l'électromobilité. De plus, avec le soutien d'Hydro-Québec et de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), la STL installera une borne de recharge rapide de 450 kWh à proximité du terminus Cartier. En s'y arrimant, les autobus pourront recharger rapidement leurs batteries et gagner une autonomie de 35 kilomètres en mode électrique.





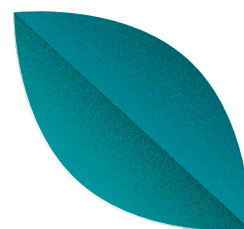
**La STL vise
l'électrification
de la totalité
de son réseau
d'ici 2040.**

3.2

AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES PRATIQUES INTERNES

BILAN DES GES - OBTENTION DU CERTIFICAT CARBORESPONSABLE

En avril 2017, la vision et les initiatives avant-gardistes de la STL en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) lui ont valu l'attestation Carboresponsable® d'Environnement, qui réfère aux plus hauts standards et normes en matière de quantification et de vérification de GES. Cette attestation certifie que la STL a réalisé un inventaire exhaustif de ses émissions directes et indirectes de GES et qu'elle s'est clairement engagée à lutter contre les changements climatiques par les gestes concrets qu'elle pose.



Condition de réussite 1

Se donner les moyens financiers

Pour se positionner comme référence en transport collectif sur la place publique, il importe que la STL agisse en collaboration avec les trois paliers de gouvernement (fédéral, provincial et municipal) et, ainsi, profite du contexte politique favorable au transport collectif.



AGIR GLOBALEMENT AUPRÈS DES INSTANCES GOUVERNEMENTALES

SONDAGE EN VUE DU FORUM SUR LA MOBILITÉ ET LE TRANSPORT COLLECTIF

La STL a le souci d'offrir un service de transport toujours plus fiable et performant, en symbiose avec les milieux de vie et s'adaptant aux besoins des citoyens. En 2017, c'est dans ce but qu'elle a demandé à la maison SOM d'effectuer un sondage de perception, chez les habitants des régions de Laval et de la Rive-Nord, qui portait sur le transport en commun et sur les impacts sanitaires et environnementales de la congestion routière. En recueillant le point de vue des répondants sur ces questions, le sondage a permis d'illustrer clairement les problèmes entourant l'engorgement des routes, qui s'est aggravé au cours des cinq dernières années et qui affecte de plus en plus la qualité de vie des citoyens.

À la suite de ce sondage, la Société a mandaté la firme de génie-conseil WSP pour qu'elle mène des études comparatives sur cet enjeu précis. Près de 32 corridors répartis dans l'île de Laval et dans les Basses-Laurentides ont été scrupuleusement analysés, couvrant au total un regroupement de 19 villes. Les résultats des données comptabilisées par WSP sont sans équivoque : les retards liés à la densité du trafic dans l'ensemble de ces corridors se sont accrus de 46 % depuis 2014 et ils risquent d'augmenter encore de 37 % d'ici 2021, ce qui représentera alors près de 50 millions d'heures perdues. Pour de nombreuses entreprises, cette congestion routière a des conséquences néfastes sur leurs coûts et leur chiffre d'affaires, en plus de miner le recrutement de leur main-d'œuvre.

À la lumière de ces études, la STL désire plus que jamais sensibiliser les pouvoirs publics aux enjeux liés à la congestion routière, qui compromet la qualité de vie de tous les citoyens.



Route de l'Université
Rue

CBS
Le Service
238-7727 629-7727
Climatisation
Ventilation
Chauffage
Mécanique du bâtiment
rbsair.com

Kruger
K1460
514 308-8000
www.kruger.com
FABRICATION
IMPRESSION
SOLUTION
TECHNIQUE

F-150
FML7189

Condition de réussite 2

Viser l'excellence d'affaires

La STL doit aussi compter sur la mise en place de processus d'affaires efficaces continuellement révisés, tout autant que sur des installations physiques adéquates, afin d'accomplir efficacement sa mission.



METTRE EN PLACE LES MEILLEURES PRATIQUES

DÉPLOIEMENT DU PROGRAMME D'AMÉLIORATION CONTINUE

En favorisant les meilleures pratiques d'affaires, la STL continue de s'affirmer comme modèle de gestion et d'efficacité pour toutes les sociétés de transport. En 2017, elle a adopté des mesures concrètes afin de doter la STL d'une forte culture d'amélioration continue au sein de toute l'entreprise. Dans le but de soutenir et de concrétiser ses nombreux projets, comme le programme Engagement qualité STL, des gestionnaires ont été formés et des zones de communication ont été implantées dans les différentes directions.

CHANGEMENT DANS LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

L'année 2017 a été marquée par le remaniement de la structure de gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine avec la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). De ce fait, certaines responsabilités qui relevaient de la précédente instance sur le territoire de Laval ont été déléguées à la STL, telles que l'administration et la gestion des équipements métropolitains et des billetteries. Afin de répondre à ces nouvelles obligations, la Société de transport de Laval a dû revoir sa structure organisationnelle en mettant sur pied la direction des Infrastructures. Cette nouvelle direction vient s'ajouter à la création de la direction principale, Communications et Affaires publiques, qui a désormais la responsabilité de faire la promotion du transport actif et collectif pour contribuer à la mobilité durable dans un milieu dominé par l'automobile.

MISE EN PLACE DU PREMIER PLAN TRIENNAL DE COMMUNICATION ET DE MARKETING

En 2017, la STL a conçu un Plan triennal de communication et de marketing visant spécifiquement à rallier tous ses projets autour d'une même vision. L'image de marque et les campagnes de communication de la STL se positionnent donc selon trois piliers stratégiques :

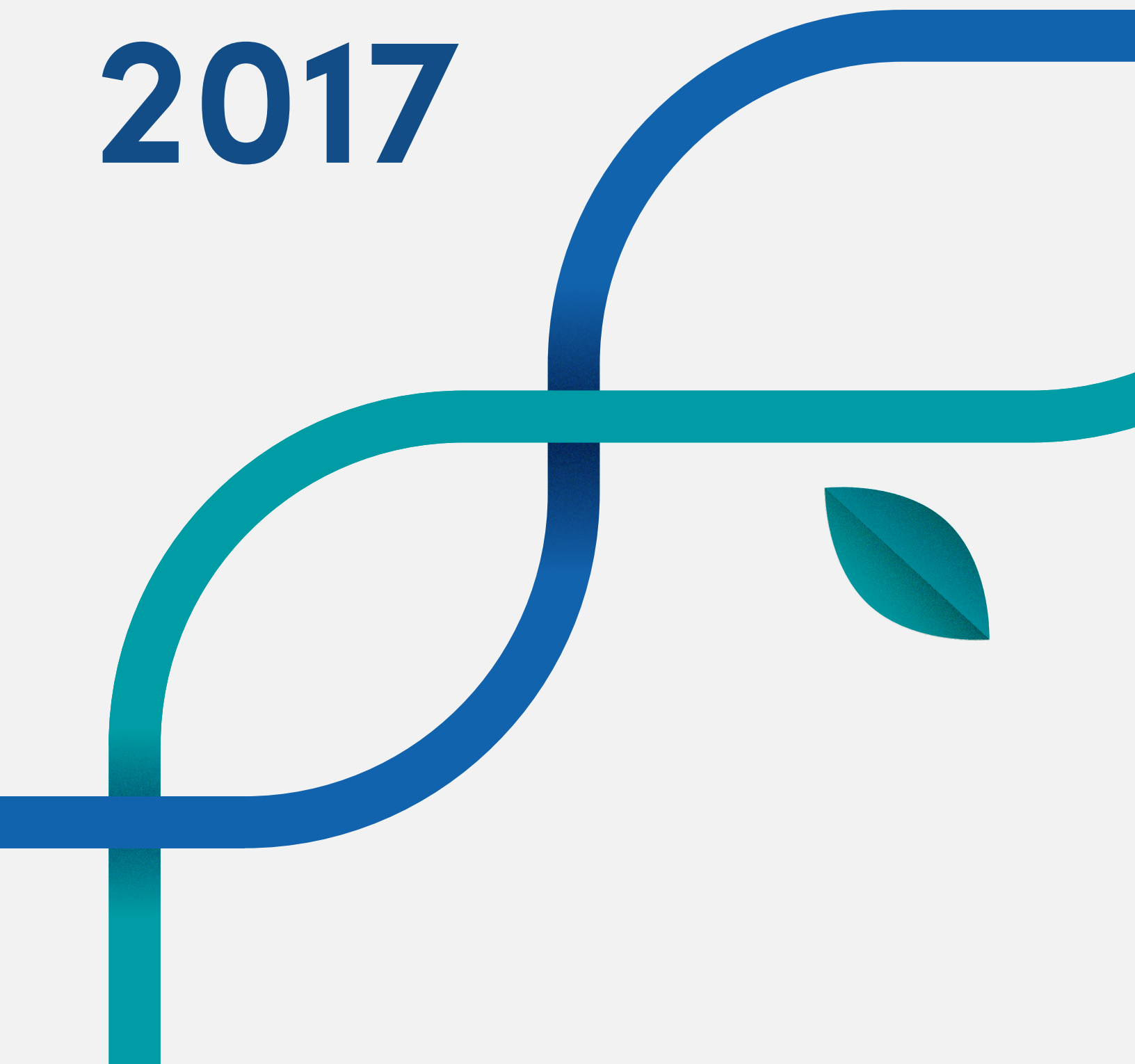
- Innovation
- Mobilité durable
- Connectivité

Ce nouveau plan de mise en marché a permis de consolider et de raffermir la cohérence entre les messages promotionnels de la STL et sa prestation de services. En bref, cette réorientation du marketing vise à renforcer la notoriété et à accroître la visibilité de la STL en tant que société de transport innovante et connectée, ainsi qu'à assurer ses relations avec la collectivité qui, au moyen des réseaux sociaux, des publicités et des médias, reste toujours informée des nombreuses initiatives de la STL.





États financiers 2017



États financiers 2017

TABLE DES MATIÈRES

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	45
Rapport de l'auditeur indépendant.....	46
Rapport de la Vérificatrice générale de Laval.....	48
État des résultats	50
État de la situation financière	51
État de la variation de la dette nette.....	52
État des flux de trésorerie	53
Notes complémentaires.....	54
ANNEXE A – Dette à long terme	72
ANNEXE B – Charges par objet	73
ANNEXE C – Activités de fonctionnement à des fins fiscales	74
ANNEXE D – Activités d'investissement à des fins fiscales	75
ANNEXE E – Excédent accumulé	76

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'acquitter 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, la vérificatrice générale 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 la vérificatrice générale 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, la vérificatrice générale de Laval et l'auditeur indépendant peuvent, en toute liberté et en toute indépendance, rencontrer le comité de vérification.

Laval, Québec
Le 26 mars 2018

Le directeur général,



Guy Picard, PH.D, PM

La directrice et trésorière
Administration et planification d'entreprise,



Kathy Dumortier, CPA, CA

États financiers 2017

Deloitte.

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 2017, 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.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport de Laval au 31 décembre 2017, 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.

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 l'attention sur la note 14 des états financiers, qui explique que certaines informations comparatives de l'exercice terminé le 31 décembre 2016 ont été retraitées.

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

Le 26 mars 2018

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

États financiers 2017



Bureau du vérificateur
général de Laval

Rapport de la Vérificatrice générale 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 2017, 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

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.

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 2017, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Sans pour autant modifier 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.

Également, j'attire l'attention sur la note 14 des états financiers, qui explique que certaines informations comparatives de l'exercice terminé le 31 décembre 2016 ont été retraitées.

La vérificatrice générale de Laval,



Véronique Boily, CPA auditrice, CA

Laval, Québec
Le 26 mars 2018

États financiers 2017

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2017

	Notes	2017 Budget	2017 Réel	2016 Réel
		\$	\$	\$
REVENUS				
Fonctionnement				
Contribution de la Ville de Laval		70 186 000	70 186 000	65 441 000
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	3	-	23 953 343	-
Usagers	4	34 389 465	14 830 367	33 758 119
Transferts du gouvernement du Québec	5	27 009 789	18 966 017	17 938 589
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	6	9 679 246	9 158 038	12 496 079
Autres revenus	7	3 334 555	3 026 502	2 967 001
		144 599 055	140 120 267	132 600 788
Investissement				
Transferts du gouvernement du Québec	5	17 891 413	20 131 188	36 252 745
		162 490 468	160 251 455	168 853 533
CHARGES				
Transport régulier		92 137 202	91 284 053	89 909 677
Administration générale		17 171 941	15 817 276	15 767 197
Transport adapté		10 915 523	10 512 933	10 257 512
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	6	8 139 191	3 050 342	7 855 163
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	3	-	4 669 573	-
Intérêts et frais de financement		3 110 648	2 666 817	3 101 990
Dépenses imprévues		2 136 932	-	-
Amortissement des immobilisations		20 467 000	20 673 910	17 697 009
		154 078 437	148 674 904	144 588 548
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		8 412 031	11 576 551	24 264 985
Excédent accumulé au début de l'exercice			140 003 298	115 738 313
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			151 579 849	140 003 298

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2017

	Notes	2017	2016
		\$	\$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		12 693 464	13 095 941
Débiteurs	8	6 660 999	13 936 085
Transferts à recevoir	9	109 754 084	96 113 277
		129 108 547	123 145 303
PASSIFS FINANCIERS			
Créditeurs et frais courus	11	29 501 480	32 787 075
Revenus perçus d'avance		602 981	1 867 291
Dette à long terme	12	105 363 666	98 492 305
Passif au titre des avantages sociaux futurs	13	8 665 100	9 625 500
		144 133 227	142 772 171
DETTE NETTE		(15 024 680)	(19 626 868)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	14	156 755 669	151 494 007
Stocks de fournitures		2 892 549	2 613 430
Autres actifs non financiers	15	6 956 311	5 522 729
		166 604 529	159 630 166
EXCÉDENT ACCUMULÉ		151 579 849	140 003 298
Engagements	16		

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

États financiers 2017

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2017

	Notes	2017	2016
		\$	\$
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		11 576 551	24 264 985
Variation des immobilisations			
Acquisitions	14	(26 096 250)	(44 763 091)
Produit de cession		132 280	205
Amortissement des immobilisations	14	20 673 910	17 697 009
Perte sur cession		28 398	1 025
		(5 261 662)	(27 064 852)
Variation des stocks de fournitures		(279 119)	(94 049)
Variation des autres actifs non financiers		(1 433 582)	1 034 889
		(1 712 701)	940 840
VARIATION DE LA DETTE NETTE		4 602 188	(1 859 027)
Dettes nettes au début de l'exercice		(19 626 868)	(17 767 841)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		(15 024 680)	(19 626 868)

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2017

	2017	2016
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	11 576 551	24 264 985
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	20 673 910	17 697 009
Perte sur cession d'immobilisations	28 398	1 025
	32 278 859	41 963 019
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	7 275 086	(1 744 593)
Transferts à recevoir	(13 640 807)	(29 584 235)
Stocks de fournitures	(279 119)	(94 049)
Créditeurs et frais courus	(1 980 805)	6 480 022
Revenus perçus d'avance	(1 264 310)	(52 179)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	(960 400)	(797 300)
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	21 428 504	16 170 685
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(27 401 040)	(41 389 241)
Autres actifs non financiers	(1 433 582)	1 034 889
Produit de cession	132 280	205
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(28 702 342)	(40 354 147)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	23 183 000	41 850 000
Remboursement de la dette à long terme	(16 410 000)	(24 666 000)
Variation des frais reportés liés à la dette à long terme	98 361	170 083
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6 871 361	17 354 083
Diminution nette de l'encaisse	(402 477)	(6 829 379)
Encaisse au début de l'exercice	13 095 941	19 925 320
Encaisse à la fin de l'exercice	12 693 464	13 095 941

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

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

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 payer à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), les provisions à l'égard des salaires et avantages sociaux et les hypothèses actuarielles liées à l'établissement des charges et des obligations au titre des avantages sociaux futurs, ainsi que les transferts à recevoir du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour l'amélioration des services sur le territoire.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

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. Un paiement de transfert versé sur une base pluriannuelle est considéré comme autorisé lorsqu'un représentant habilité signe une entente avec la Société.

Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

d) Actifs financiers

Les actifs financiers sont comptabilisés au coût.

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

e) Actifs non financiers

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

Immobilisations

Amortissement

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

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

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

Réduction de valeur

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

Stocks de fournitures

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

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.

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

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 2017

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. Autorité régionale de transport métropolitain

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 est entré en vigueur le 1er juin 2017 pour favoriser la mobilité des personnes, notamment par l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport « l'AMT » qui est remplacée par deux organismes, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain « ARTM » qui est 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 a 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 (STL) sont en négociation afin de 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. Une autre entente est en négociation afin de confier à la STL la gestion des équipements à caractère métropolitain.

Cette nouvelle structure a eu une incidence sur la composition des revenus dans les états financiers. Depuis le 1^{er} juin 2017 les revenus d'usagers appartiennent à l'Autorité régionale de transport métropolitain et les contributions à l'AMT ont été abolies. Le manque à gagné a été compensé par la contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

La contribution de l'ARTM pour l'exercice 2017 a été calculée sur la base des montants convenus entre les deux organismes dans le sommaire décisionnel de l'ARTM du 21 décembre 2017.

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

4. Usagers

	2017	2017	2016
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Transport régulier	20 392 242	8 782 337	20 154 466
Revenus régionaux ^(a)	12 972 126	5 638 017	12 663 701
Transport adapté	1 025 097	410 013	939 952
	34 389 465	14 830 367	33 758 119

(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

	2017	2017	2016
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Exploitation - transport régulier	12 362 717	13 107 335	12 011 096
Exploitation - transport adapté	4 023 980	4 192 500	4 116 798
Financement	10 623 092	1 666 182	1 810 695
	27 009 789	18 966 017	17 938 589
Investissement			
Immobilisations	17 891 413	20 131 188	36 252 745
	44 901 202	39 097 205	54 191 334

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

6. Agence métropolitaine de transport

	2017	2017	2016
Revenus de fonctionnement	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Quote-part de la taxe sur les carburants	4 300 000	6 729 069	7 209 000
Aide à l'intégration tarifaire	4 762 485	2 170 614	4 668 546
Aide métropolitaine	616 761	258 355	618 533
	9 679 246	9 158 038	12 496 079

	2017	2017	2016
Charges	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Équipements métropolitains	1 561 660	479 290	1 769 530
Contribution aux trains de banlieue	6 577 531	2 571 052	6 085 633
	8 139 191	3 050 342	7 855 163

7. Autres revenus

	2017	2017	2016
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Publicité	820 000	813 376	808 495
Gestion des équipements et infrastructures métropolitains	449 640	449 645	529 186
Revenus d'intérêts	215 000	100 762	204 574
Activités accessoires et autres revenus	1 849 915	1 662 719	1 424 746
	3 334 555	3 026 502	2 967 001

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

8. Débiteurs

	2017	2016
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	-	868 618
Comptes clients généraux	1 140 601	2 220 208
Taxes à la consommation	1 087 519	1 950 223
Ville de Laval	3 362 652	8 473 510
Autres	1 070 227	423 526
	6 660 999	13 936 085

9. Transferts à recevoir

	2017	2016
	\$	\$
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme	76 390 519	74 621 466
Exploitation - transport régulier	8 373 325	2 900 160
Exploitation - transport adapté	757 377	2 031 640
Immobilisations	24 201 602	16 334 010
Autres	31 261	226 001
	109 754 084	96 113 277

10. Emprunt bancaire

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 25 000 000 \$, au taux préférentiel de 3,2 % (2,7 % au 31 décembre 2016) et renégociable annuellement. Au 31 décembre 2017, la marge de crédit est inutilisée.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

11. Crédoiteurs et frais courus

	2017	2016
	\$	\$
Salaires et charges sociales	13 264 126	12 888 608
Fournisseurs et frais courus	10 188 227	19 354 945
Intérêts courus de la dette à long terme	318 043	303 293
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	485 502	240 229
Autorité régionale de transport métropolitain	5 245 582	-
	29 501 480	32 787 075

12. Dette à long terme

	2017	2016
	\$	\$
Obligations taux d'intérêt variant de 1,2 % à 2,75 % (1,2 % à 2,75 % au 31 décembre 2016) échéant de février 2018 à novembre 2022	105 458 000	98 685 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(94 334)	(192 695)
	105 363 666	98 492 305

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	\$
2018	15 887 000
2019	14 384 000
2020	14 184 000
2021	13 283 000
2022	10 683 000
1 à 5 ans	68 421 000
6 à 10 ans	36 484 000
11 ans et plus	553 000
	105 458 000

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

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 2017

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

b) Passif au titre des avantages sociaux futurs

	2017	2016
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	6 698 700	5 671 200
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	(15 363 800)	(15 296 700)
	(8 665 100)	(9 625 500)

c) Charge de l'exercice

	2017	2016
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	1 757 600	1 780 900
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	883 600	1 296 600
Régime de retraite à cotisations déterminées	4 154 199	4 051 835
Régime de retraite des élus municipaux	18 686	23 624
	6 814 085	7 152 959

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

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

d) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2017	2016	2017	2016
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	50 539 700	45 975 000	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(51 795 500)	(47 202 300)	(13 920 500)	(12 727 800)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(1 255 800)	(1 227 300)	(13 920 500)	(12 727 800)
Pertes actuarielles non amorties	7 954 500	6 898 500	(1 443 300)	(2 568 900)
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	6 698 700	5 671 200	(15 363 800)	(15 296 700)

e) Charge de l'exercice

	Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2017	2016	2017	2016
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 978 500	1 841 100	769 200	845 600
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	-	-	-	(35 600)
Cotisations salariales des employés	(889 400)	(639 400)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	692 900	560 300	(236 000)	6 100
Pertes actuarielles constatées lors d'une modification de régime	-	-	-	35 600
Charge de l'exercice excluant les intérêts	1 782 000	1 762 000	533 200	851 700
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	2 705 100	2 532 900	350 400	444 900
Rendement espéré des actifs	(2 729 500)	(2 514 000)	-	-
Charge d'intérêts nette	(24 400)	18 900	350 400	444 900
Charge de l'exercice	1 757 600	1 780 900	883 600	1 296 600
Montant versé par l'employeur	2 785 100	3 036 200	816 500	838 600

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

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

f) Principales hypothèses (taux pondérés)

	Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées		Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	
	2017	2016	2017	2016
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	5.72%	5.72%	2.70%	2.70%
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	5.80%	5.80%	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3.10%	3.10%	3.10%	3.10%
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.	6.11%	6.29%
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. En 2017, 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 2017.

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.

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

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).

Le 1^{er} janvier 2017, une proposition a été déposée et entrée en vigueur. Les éléments confirmés par cette proposition n'ont pas d'incidence sur le coût des 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 a débuté le 1^{er} janvier 2017.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

14. Immobilisations

	<u>Solde au début</u>	<u>Addition</u>	<u>Cession / Ajustements</u>	<u>Solde à la fin</u>
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	4 230 851	17 659 641	181 609	21 708 883
Bâtiments	72 299 695	61 028	149 104	72 211 619
Véhicules	180 103 894	18 896 865	15 959 992	183 040 767
Ameublement et équipements de bureau	25 753 365	1 620 849	100 634	27 273 580
Machinerie, outillage et équipements	18 362 708	1 452 692	9 128	19 806 272
Terrains	6 876 733	-	-	6 876 733
	<u>307 627 246</u>	<u>39 691 075</u>	<u>16 400 467</u>	<u>330 917 854</u>
Immobilisations en cours	14 220 566	(13 594 825)		625 741
	<u>321 847 812</u>	<u>26 096 250</u>	<u>16 400 467</u>	<u>331 543 595</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	1 972 839	636 277	181 609	2 427 507
Bâtiments	19 348 447	1 863 624	149 104	21 062 967
Véhicules	124 824 958	15 281 818	15 801 089	124 305 687
Ameublement et équipements de bureau	14 718 699	1 633 148	98 859	16 252 988
Machinerie, outillage et équipements	9 488 862	1 259 043	9 128	10 738 777
	<u>170 353 805</u>	<u>20 673 910</u>	<u>16 239 789</u>	<u>174 787 926</u>
Valeur comptable nette	<u>151 494 007</u>			<u>156 755 669</u>

Au 31 décembre 2017, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 6 189 219 \$ (7 494 009 \$ au 31 décembre 2016), sont inscrites dans les créditeurs et frais courus.

États financiers 2017

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

14. Immobilisations (suite)

Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2017, la Société a déterminé qu'elle a incorrectement réparti le coût d'acquisition d'immobilisations corporelles acquises en 2013 et en 2014 entre le terrain et le bâtiment. Elle a donc corrigé la répartition du coût d'acquisition de la période antérieure et a retraité les états financiers de 2016, pour un montant de 4 430 815\$. La Société n'a pas ajusté le solde d'ouverture de l'excédent accumulé au 1er janvier 2016, ni la charge d'amortissement des bâtiments, ni l'excédent de l'exercice terminé le 31 décembre 2016, puisque les montants sont non significatifs.

15. Autres actifs non financiers

	2017	2016
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	6 736 669	5 310 888
Frais payés d'avance	219 642	211 841
	6 956 311	5 522 729

16. Engagements

Au 31 décembre 2017, 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 que la Société a décidé d'exercer. La Société a aussi mandaté la STM pour acquérir 12 autobus additionnels pour 2018 dont la réception est prévue en 2019 et adjudger un nouveau contrat en son nom pour la période de 2020 à 2024. La valeur totale estimative des acquisitions d'autobus est de 259 M\$ soit 33 M\$ en 2018, 12 M\$ en 2019 et 214 M\$ de 2020 à 2024. Une avance contractuelle de 6,7 M\$ a été versé en date du 31 décembre 2017.

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. Les contrats comportent des options de prolongation que la Société a décidé d'exercer en 2018 pour un montant de 10 M\$.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2017

16. Engagements (suite)

c) Contrats d'approvisionnement en carburant

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la STM pour négocier 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 2020. 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 11,5 M\$.

d) 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 8 décembre 2016.

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 70,2 M\$ en 2017 et 65,4 M\$ en 2016;
- la Société a agi à titre de mandataire pour des contrats d'infrastructure de la Ville de Laval pour un montant de 1,8 M\$ (15,5 M\$ en 2016), ces transactions n'ont eu aucun effet sur les résultats de la Société.

Au 31 décembre 2017, la Société exerce un contrôle commun temporaire sur le Centre d'incubation en mobilité intelligente à Laval (CIAMIL) avec la Ville de Laval. Le lien d'apparement final sera déterminé lors du dépôt des statuts constitutifs définitifs.

19. Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée pour l'exercice considéré.

États financiers 2017

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2017

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	2017	2016
		\$	%		\$	\$
2012-11-21	40	4 260 000	2.2387	2 017	-	2 952 000
2013-02-20	41	4 710 000	2.0419	2 018	989 000	1 954 000
2013-07-23	42	6 612 000	2.1876	2 018	2 757 000	3 758 000
2013-09-18	43	2 000 000	2.6203	2 018	1 275 000	1 465 000
2013-12-18	44	8 230 000	2.3967	2 018	4 959 000	5 817 000
2014-05-21	45	5 669 000	2.1268	2 019	3 333 000	4 133 000
2014-10-21	46	8 174 000	2.2417	2 019	5 941 000	6 705 000
2015-02-18	47	2 719 000	1.5706	2 020	1 672 000	2 202 000
2015-05-20	48	15 375 000	1.9148	2 020	12 555 000	13 980 000
2015-12-15	49	15 613 000	2.1676	2 020	12 091 000	13 869 000
2016-04-13	50	21 327 000	1.8244	2 021	19 432 000	21 327 000
2016-11-09	51	20 523 000	1.5923	2 021	17 271 000	20 523 000
2017-05-09	52	4 649 000	1.7718	2 022	4 649 000	-
2017-11-15	53	18 534 000	2.2347	2 022	18 534 000	-
					105 458 000	98 685 000

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2017

	2017 Budget	2017 Réel	2016 Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	87 214 134	85 773 924	84 967 641
Carburant	8 733 135	8 201 407	8 533 839
Contrats de transport adapté	10 090 324	9 703 500	9 401 685
Entretien et réparations des véhicules	4 454 147	4 602 860	4 535 951
Honoraires et contrats	3 914 149	3 428 829	3 125 225
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	2 490 623	2 438 065	2 142 880
Services publics	1 526 367	1 488 759	1 549 261
Assurances, taxes et immatriculations	1 119 545	1 122 280	1 054 718
Matériel et fournitures	298 817	253 197	251 448
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	298 189	515 873	292 241
Location	85 236	85 568	79 497
Dépenses imprévues	2 136 932	-	-
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	8 139 191	3 050 342	7 855 163
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	-	4 669 573	-
Intérêts et frais de financement	3 110 648	2 666 817	3 101 990
Amortissement des immobilisations	20 467 000	20 673 910	17 697 009
	154 078 437	148 674 904	144 588 548

États financiers 2017

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2017

	2017 Budget	2017 Réel	2016 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de la Ville de Laval	70 186 000	70 186 000	65 441 000
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	-	23 953 343	-
Usagers	34 389 465	14 830 367	33 758 119
Transferts du gouvernement du Québec	27 009 789	18 966 017	17 938 589
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	9 679 246	9 158 038	12 496 079
Autres revenus	3 334 555	3 026 502	2 967 001
	144 599 055	140 120 267	132 600 788
Charges			
Transport régulier	92 137 202	91 284 053	89 909 677
Administration générale	17 171 941	15 817 276	15 767 197
Transport adapté	10 915 523	10 512 933	10 257 512
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport	8 139 191	3 050 342	7 855 163
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	-	4 669 573	-
Intérêts et frais de financement	3 110 648	2 666 817	3 101 990
Dépenses imprévues	2 136 932	-	-
Amortissement des immobilisations	20 467 000	20 673 910	17 697 009
	154 078 437	148 674 904	144 588 548
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(9 479 382)	(8 554 637)	(11 987 760)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession	-	132 280	205
Amortissement	20 467 000	20 673 910	17 697 009
Perte sur cession	-	28 398	1 025
	20 467 000	20 834 588	17 698 239
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	199 893	242 553	336 160
Remboursement de la dette à long terme	(12 231 490)	(3 716 178)	(3 123 946)
	(12 031 597)	(3 473 625)	(2 787 786)
Affectations			
Activités d'investissement	(147 288)	(120 836)	(190 077)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	(25 133)	(33 613)	170 083
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	1 216 400	316 400	645 700
	1 043 979	161 951	625 706
	9 479 382	17 522 914	15 536 159
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	8 968 277	3 548 399

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2017

	2017 Budget	2017 Réal	2016 Réal
	\$	\$	\$
Revenus			
Transferts du gouvernement du Québec	17 891 413	20 131 188	36 252 745
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	17 891 413	20 131 188	36 252 745
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Infrastructures	(14 792 161)	(5 797 892)	(11 859 802)
Bâtiments	(5 948 500)	(342 793)	(7 126 742)
Véhicules	(19 828 695)	(19 027 598)	(23 436 141)
Ameublement et équipements de bureau	(2 065 400)	(616 315)	(1 086 235)
Machinerie, outillage et équipements	(1 993 753)	(311 652)	(1 254 171)
	(44 628 509)	(26 096 250)	(44 763 091)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	18 864 855	8 477 572	5 053 226
Affectations			
Activités de fonctionnement	147 288	120 836	190 077
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	7 724 953	3 763 329	2 946 899
	7 872 241	3 884 165	3 136 976
	(17 891 413)	(13 734 513)	(36 572 889)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	6 396 675	(320 144)

États financiers 2017

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2017

	2017	2016
	\$	\$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	28 539 763	23 301 202
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(15 504 134)	(15 286 095)
Financement des investissements en cours	10 761 698	4 365 023
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	127 782 522	127 623 168
	151 579 849	140 003 298

VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS

Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés

Excédent de fonctionnement affecté	27 726 599	22 521 651
Fonds réservés		
Fonds de roulement	718 830	586 856
Financement des activités de fonctionnement	94 334	192 695
	813 164	779 551
	28 539 763	23 301 202

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régime capitalisé	446 700	639 200
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(7 389 800)	(7 265 900)
Financement à long terme des activités de fonctionnement	(94 334)	(192 695)
	(15 504 134)	(15 286 095)

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ (SUITE)

Au 31 décembre 2017

	2017	2016
	\$	\$
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	11 556 294	5 247 277
Investissements à financer	(794 596)	(882 254)
	10 761 698	4 365 023
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actif		
Immobilisations	156 755 669	151 494 007
Éléments de passif		
Dettes à long terme	105 363 666	98 492 305
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(76 390 519)	(74 621 466)
	28 973 147	23 870 839
	127 782 522	127 623 168





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

Dépôt légal
4^e trimestre 2018

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