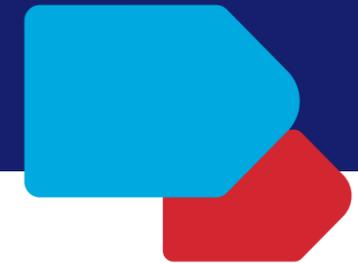
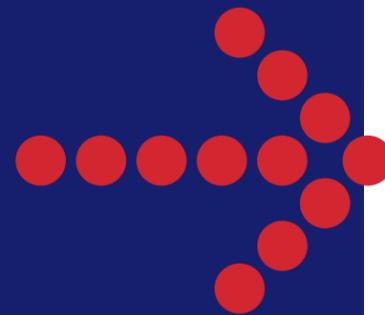
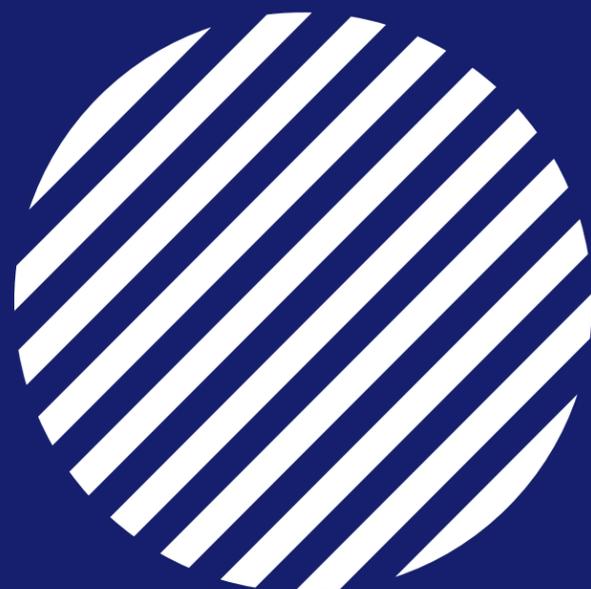


Rapport d'activités 2024



Table des matières



Mot des dirigeantes.....	2
L'année en chiffres.....	4
Orientation clientèle.....	6
Orientation employé-es.....	32
Orientation transformation.....	48
Orientation financement et développement du transport collectif.....	60
Résultats (indicateurs de performance).....	72
Gouvernance.....	78
États financiers.....	88

Mot des dirigeantes

Résilience et engagement au cœur de notre service

Marquée par la reprise de l'achalandage, l'année 2024 s'est déroulée sous le signe de la résilience à la Société de transport de Laval. Notre volonté de remplir notre mission pour la clientèle, interne et externe, s'est traduite dans chacun des efforts que nous avons déployés pour traverser le contexte financier exceptionnel qui touche actuellement l'ensemble des sociétés de transport du Québec.

Sur le plan interne, nous avons réalisé un travail colossal d'optimisation qui a exigé une grande adaptation de la part du personnel. Une fois de plus, cela nous a permis de démontrer notre capacité à rebondir et le leadership qui nous caractérise. Sur le plan externe, l'achalandage global dans nos autobus a atteint des niveaux comparables à la période pré-pandémie. Toutefois, dans le cadre de notre démarche d'optimisation des dépenses, nous avons dû ajuster notre offre de service pour l'adapter à l'achalandage observé sur différentes lignes de notre réseau, tout en respectant les paramètres financiers imposés au niveau régional. Malgré certains impacts inévitables, nous avons mené une analyse scrupuleuse afin de limiter le plus possible les répercussions sur les habitudes de déplacement des usager·ères.

Nous nous réjouissons, par ailleurs, de l'atteinte d'un jalon admirable : le premier million de déplacements payés à bord des autobus avec la carte de débit, et ce, seulement un an et demi après l'implantation de cette initiative unique à la STL! Ce nouveau mode de paiement représente une innovation dans tout le secteur du transport collectif au Québec, pavant la voie aux autres sociétés de la région qui en font progressivement l'intégration, avec le soutien de l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM).

Par ailleurs, l'avancement de la construction du nouveau garage et les essais routiers avec nos futurs autobus électriques concrétisent la vision d'une société de transport entièrement électrifiée, que la STL cultive depuis bientôt 20 ans. Le chemin vers l'électrification est complexe, mais exaltant : il se traduit par une mobilisation massive de nos équipes dans l'acquisition de nouveaux savoir-faire, le développement de processus et l'achat d'équipements avancés, dans un secteur qui demeure encore à défricher. Ce projet, que nous bâtissons ensemble jour après jour, constitue une fierté pour chacun·e d'entre nous à la STL.

Nous souhaitons saluer le travail minutieux de nos équipes en matière de rationalisation budgétaire, un exercice effectué en amont des audits de performance commandés par le gouvernement du Québec. Cela nous a permis de cerner plusieurs pistes d'optimisation des dépenses et de dégager 15,5 M\$ d'économies récurrentes pour livrer un exercice équilibré en 2025. En outre, nous avons relevé les éléments sur lesquels la STL se démarque, comme la gestion des coûts d'entretien. Déjà mobilisée pour faire sa part, notre organisation travaille avec ses partenaires régionaux pour mettre en œuvre d'autres pistes d'optimisation collectives sur le plan financier. Rappelons que l'insécurité financière qui affecte le transport collectif est un enjeu structurel qui existait bien avant la pandémie et auquel nous devons répondre avec des mesures plus substantielles, comme la diversification des sources de revenus à long terme.

En 2024, le cadre financier provincial pour le transport collectif a été finalisé, avec la contribution de plusieurs partenaires, dont l'ARTM et les autres sociétés de la région. Nous aimerions souligner le soutien de la

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de la Ville de Laval, deux alliées indéfectibles du transport en commun qui ont été au front à maintes reprises pour défendre l'importance de la prévisibilité du financement. L'annonce de la création d'une nouvelle agence de transport indépendante est aussi une bonne nouvelle; elle devrait permettre de coordonner plus efficacement le développement de projets complexes.

Enfin, notre organisation est toujours aussi investie dans la livraison d'un service de qualité, comme en témoigne notre engagement historique à ce niveau. Nous continuons de travailler en ce sens avec l'appui et la confiance de nos partenaires locaux et gouvernementaux. Nous tenons également à souligner l'incroyable professionnalisme de nos équipes, qui restent toujours aussi soudées année après année; nous les remercions de tout cœur pour leur dévouement, leur passion et leur assiduité. Grâce à toutes ces personnes, la STL demeure un choix de déplacement de premier ordre pour la population lavalloise, offrant un service de transport collectif attrayant, efficace et résolument tourné vers l'avenir.



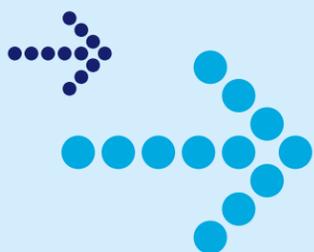
Jocelyne Frédéric-Gauthier
Présidente du conseil d'administration



Josée Roy
Directrice générale

L'année en chiffres

Budget de **192 M\$**



508 370 déplacements en transport adapté



328

autobus, dont 19 pour les mesures d'atténuation du Réseau express métropolitain (REM)

Un peu plus de **18 millions** de déplacements (+11 % depuis 2023, et 93 % du niveau de 2019)



16 lignes de taxis collectifs



45 lignes d'autobus, dont 21 lignes avec accès universel



1 052 employé·es, dont 590 chauffeur·euses

1 million de déplacements payés par carte de débit depuis 2023



Orientation clientèle

La STL opère depuis plus de 50 ans le service de transport urbain des Lavallois-es. Au fil du temps, et plus particulièrement depuis la pandémie, les défis de la mobilité collective et les habitudes de déplacement ont amené la Société à revoir son offre de service. Malgré le contexte de transition qu'elle traverse, son engagement et sa plus grande priorité demeurent d'offrir un excellent service de transport public qui soit arrimé aux besoins de sa clientèle.



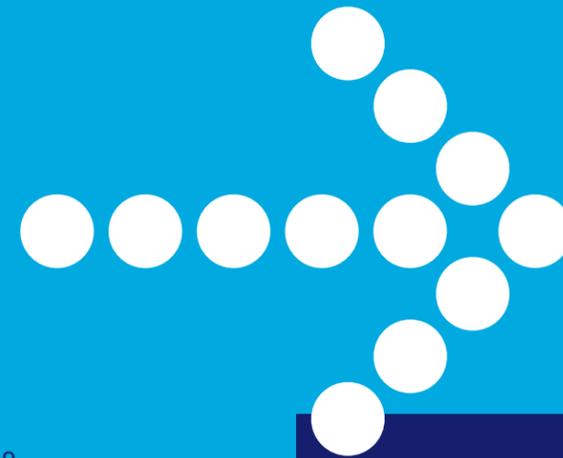
Un achalandage en progression continue

Alors que l'on pensait avoir atteint une nouvelle normalité à l'automne 2023, l'achalandage à bord des autobus a encore progressé en 2024, avec un taux de reprise global se rapprochant de celui de 2019. Cela équivaut à 93 % du taux d'achalandage prépandémie, à 100 % en période hors pointe et à 105 % pendant les fins de semaine. Dépassant largement la cible de 86 % que la STL s'était fixée dans son plan stratégique de transition 2023-2025, cette hausse importante de l'achalandage témoigne d'un retour d'intérêt croissant des citoyen·nes envers des modes de déplacement durables.

En particulier, la STL a constaté une reprise plus importante des déplacements sur le territoire lavallois, comparativement à une reprise plus faible des déplacements vers Montréal, probablement en raison de la persistance du télétravail. L'achalandage du réseau vers les différents pôles industriels est aussi en forte augmentation,

dépassant de manière importante les taux de 2019. En somme, les étudiant·es, qui représentent près de la moitié des déplacements, sont aussi de retour dans le transport régulier, soit à des niveaux comparables à la période prépandémie.

Par ailleurs, la Société a collaboré activement à l'élaboration de l'enquête 2023 *Perspective mobilité* pilotée par l'ARTM, en siégeant sur le comité technique et en participant à la validation des résultats. Cette enquête d'envergure a représenté un travail colossal qui visait à mieux comprendre les habitudes de mobilité des résident·es de la région métropolitaine de Montréal et mieux planifier les prochains grands projets de transport dans la région. Les résultats ont été divulgués à l'automne 2024.



Achalandage : quelques faits saillants

- L'achalandage des autobus à Laval est en bonne progression, avec un niveau qui se rapproche de celui de 2019 : il a augmenté de 11 % entre 2023 et 2024.
- La STL enregistre une hausse marquée du retour des client·es qui utilisent le titre mensuel Étudiants 18+ : cette utilisation est passée de 87 % pour une journée de semaine à l'automne 2023 à 98 % à l'automne 2024.
- Les titres unitaires demeurent très prisés par la clientèle, notamment l'utilisation de la carte de débit, dont le nombre de transactions à bord a dépassé la barre du million depuis son lancement à l'été 2023.
- L'achalandage durant les fins de semaine a définitivement dépassé le niveau prépandémie en 2024.
- On note une bonne amélioration en périodes de pointe la semaine : 89 % à l'automne 2024 vs 85 % à l'automne 2023 – le niveau de 2019 ayant même été dépassé à certaines périodes de l'hyperpointe du matin (soit de 7 h à 7 h 15).
- La reprise de l'achalandage aux alentours des pôles intermodaux a connu une bonne progression dans le courant de l'année. D'ailleurs, au début de l'automne 2024, le secteur du terminus Montmorency a retrouvé son niveau d'achalandage de 2019.



Créer de la valeur pour la clientèle

Malgré les différents changements que la STL a opérés sur son réseau pour respecter son enveloppe budgétaire, la satisfaction générale de la clientèle demeure la même que celle de l'automne 2023, avec un résultat de 7,4/10.

Plusieurs éléments ont joué sur la qualité de l'expérience des usager-ères, notamment :

- les perturbations d'horaires (retards et annulations), qui étaient en grande partie dues aux travaux sur le réseau et à la congestion routière;
- l'insuffisance de l'information pour les voyageureuses lors des perturbations;
- les ajustements du service;
- le niveau d'entassement dans les autobus qui se produisait en raison de la diminution de la fréquence de passages et de la reprise de l'achalandage.

Selon les sondages que la STL a menés auprès de sa clientèle, la satisfaction à l'égard de l'achat de titres – un score de 8,3/10 en 2024 contre 8/10 en 2023 – s'est avérée excellente. Cela s'explique certainement par le paiement sans contact qui a été déployé dans l'ensemble des autobus du réseau ainsi que par le lancement de la recharge OPUS sur appareil mobile par l'ARTM en avril 2024.

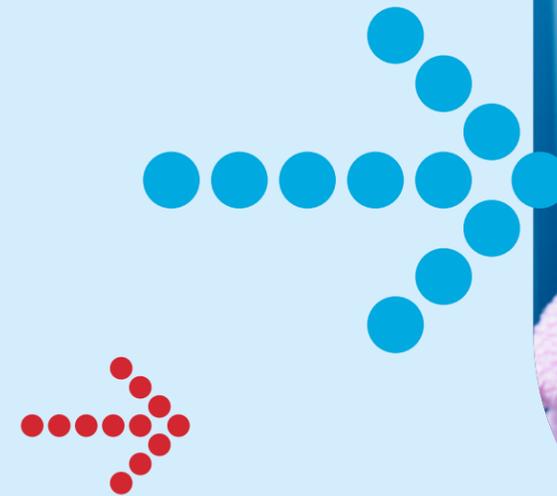
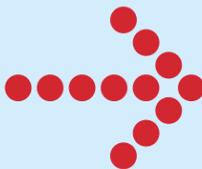
Il ne fait nul doute que l'aspect humain demeure une grande force à la STL. En effet, la satisfaction de la clientèle s'avère élevée lorsqu'il s'agit d'interagir avec le personnel, comme le démontrent les taux de satisfaction ci-dessous.

Taux de satisfaction relatif aux interactions avec le personnel

- Terminus → 8,3/10
- Billetterie → 8,1/10
- Points de vente → 8,2/10
- Centre contact clients → 8/10
- Autobus → 7,9/10

Les sondages ont aussi démontré que le programme Engagement qualité a un impact positif tant sur la perception de l'image de la STL que sur la satisfaction des usager-ères. En effet, les client-es qui connaissent l'Engagement qualité STL sont plus satisfait-es, même pour des éléments sur lesquels la STL n'a pas de contrôle, comme le coût des titres.

Toujours motivée à offrir une expérience client positive, la STL poursuit ses efforts pour améliorer la fiabilité de son service et l'efficacité de l'information aux voyageur-euses, et ce, afin que sa clientèle reçoive des alertes en temps réel dès qu'il y a des changements sur le réseau.



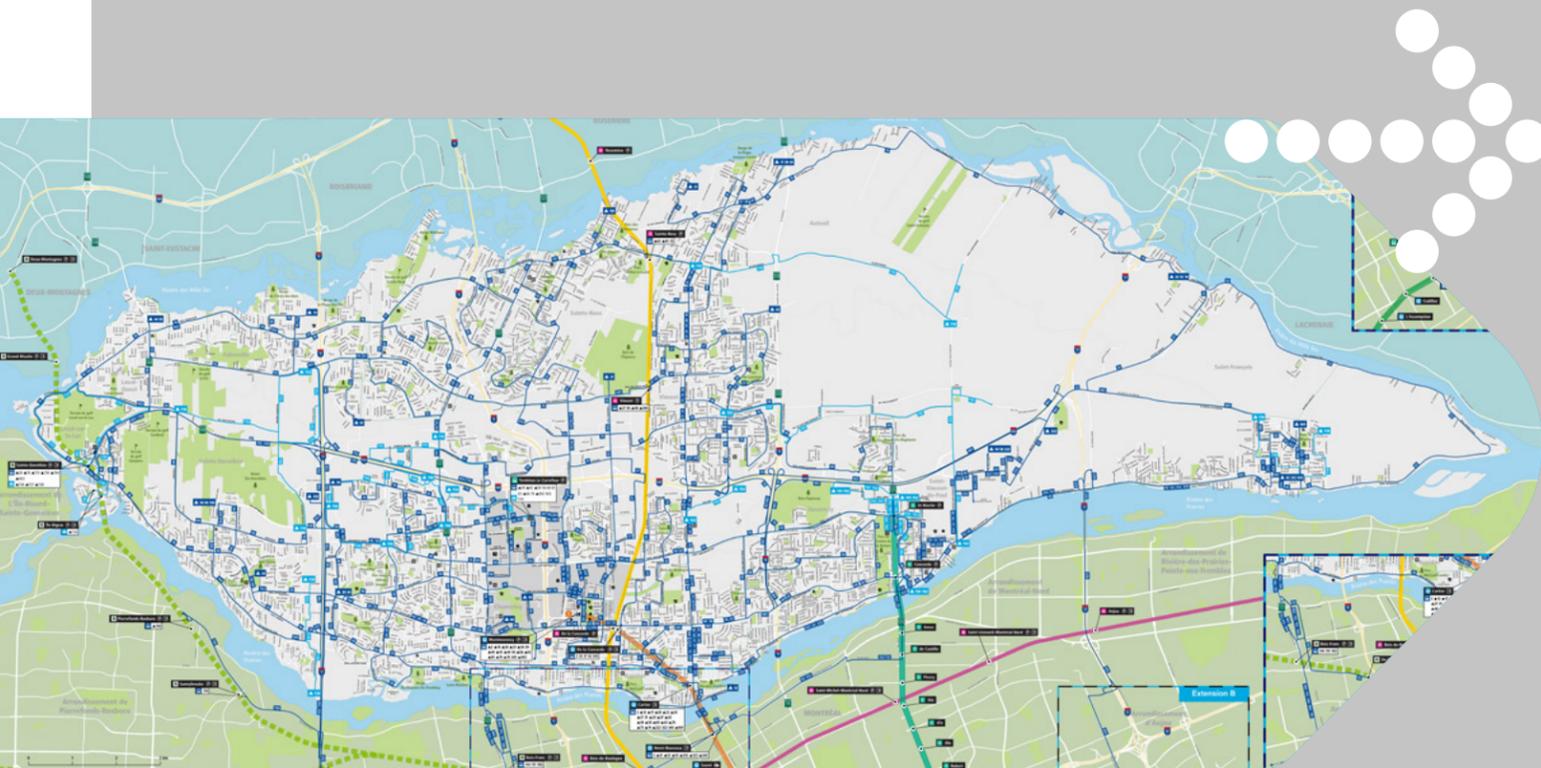
Le programme Engagement qualité

À la STL, la qualité du service demeure une priorité. Chaque année, afin de maintenir la confiance de sa clientèle, la Société met en œuvre différentes stratégies dans le respect des critères de son programme Engagement qualité : ponctualité, courtoisie, propreté, fiabilité, justesse et pertinence de l'information, sécurité et confort. Ces stratégies permettent de répondre aux attentes des usager-ères et de les inciter à choisir le transport collectif par autobus comme moyen de déplacement. En cas d'insatisfaction, nous proposons aux client-es des compensations adaptées à la situation.

Un nouveau plan du réseau

Cette année, il était nécessaire de renouveler la carte du réseau, carte qui datait de 2019, puisque de nombreux changements y ont été apportés depuis. Ce processus minutieux et complexe a permis de cartographier dans le détail l'ensemble des lignes d'autobus afin d'offrir à la clientèle une vue d'ensemble à jour des trajets.

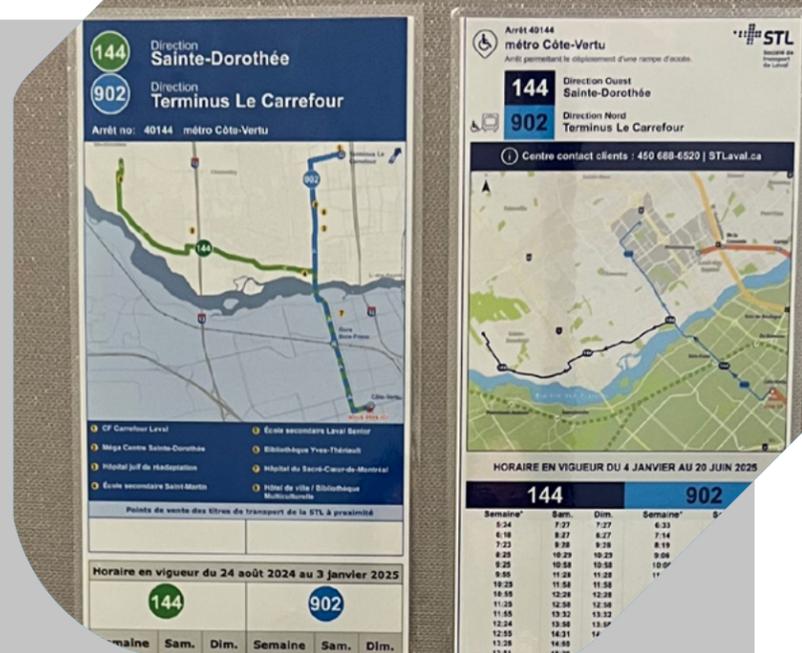
Pour faciliter son élaboration, des spécialistes en géomatique ont développé une nouvelle solution plus flexible qui permet des révisions fréquentes du plan du réseau en version numérique, disponible sur le site Internet de la STL. Les cartes affichées en terminus seront, quant à elles, actualisées au cours de l'année 2025.



La refonte des infobus

La STL a développé une nouvelle solution pour produire les horaires affichés aux arrêts, aussi appelés « infobus ». Cette solution est plus flexible, plus efficace et mieux adaptée aux besoins. Elle facilite les ajustements visuels, permet d'économiser de l'espace et de présenter l'information de manière plus optimale, tout en modernisant le graphisme des horaires aux arrêts d'autobus.

Et c'est sans compter les besoins opérationnels, dont il fallait tenir compte pour maximiser l'espace sur l'affichage en fonction du nombre de lignes par arrêt. Cela a nécessité de respecter l'inventaire des équipements disponibles et de prendre en considération les coûts et l'entretien en lien avec l'usage des boîtiers.

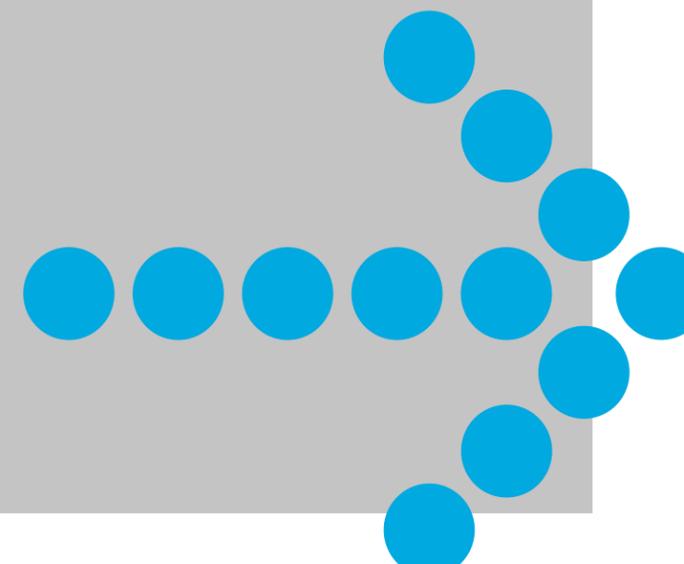


Avant

Après

Résultat, avec cette nouvelle mouture des infobus, la Société pourra générer des économies en 2025 avec le retrait de certains boîtiers et réduire du même coup le nombre d'horaires à imprimer et à installer.

Les infobus en terminus, qui diffèrent de ceux aux arrêts réguliers, seront pour leur part revus au cours de l'année 2025 à l'aide de la même solution.



Des alertes aux voyageur·euses améliorées

Toujours dans l'objectif d'améliorer l'expérience des usager·ères, la STL a mis en place une nouvelle solution permettant d'automatiser la création d'alertes en cas d'annulations ou de retards importants, et ce, afin qu'elles soient diffusées plus rapidement. Il est depuis possible d'offrir des alertes plus précises aux client·es, avec une information spécifique à l'heure de passage annulée ou retardée à leur arrêt. De plus, le service par texto à l'arrêt 511785 a été amélioré pour éviter la redondance avec d'autres alertes lorsqu'un arrêt est desservi par plusieurs lignes.

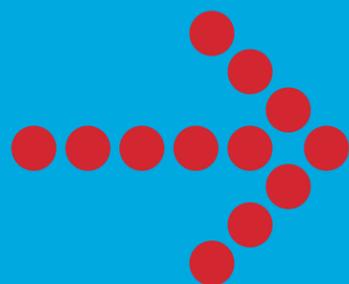
« Informer nos voyageur·euses de la manière la plus pertinente possible, c'est tout un défi. Avec des solutions créatives, on arrive à déjouer le statu quo et à saisir des occasions pour créer de la valeur, à la fois au niveau de nos opérations et de l'expérience client. »



Geneviève Cardinal,
conseillère expérience client,
Développement numérique

L'optimisation de la section « carte OPUS pour étudiant·es » sur le site Web

Le contenu du site a été revu de manière à simplifier le processus et à mieux préparer la clientèle étudiante aux démarches et aux documents requis pour l'obtention et le renouvellement de la carte OPUS avec photo. Une campagne d'affichage urbain et dans les établissements scolaires a été menée en parallèle pour faire connaître cette section optimisée. Cela a permis d'augmenter l'achalandage sur le site Web de la STL.

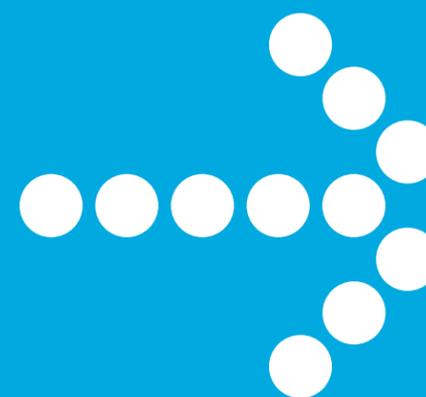


L'harmonisation de l'affichage sur le réseau

La STL a clarifié et uniformisé les gabarits d'affichage informatif utilisés pour mieux guider les chauffeur·euses et la clientèle sur le réseau lors des perturbations (ex. : détours, arrêts non desservis, arrêts temporaires, etc.). Ces nouveaux gabarits, dont le déploiement se fera graduellement, visent à offrir des indications plus faciles à comprendre et visuellement cohérentes avec l'identité visuelle de la STL.

La prolongation de la période du cyclobus

Afin de s'arrimer avec les dates d'ouverture et de fermeture des pistes cyclables de la Ville de Laval, la Société a prolongé la période d'utilisation des supports à vélos installés à l'avant des autobus pour faciliter l'usage combiné du vélo et du bus lors des déplacements. La période d'utilisation des supports s'étend maintenant du 15 avril au 14 novembre.



L'amélioration des communications sur le paiement par débit

Plusieurs solutions ont été mises en place cette année afin de mieux accompagner la clientèle et les employé-es sur le terrain dans l'utilisation du paiement par carte de débit. La STL a d'abord révisé son site Web de façon à rendre l'information plus accessible. Elle a ensuite diffusé de l'information à ses chauffeur-euses pour mieux les outiller en cas de transaction refusée et les aiguiller sur les fonctionnalités de ce mode de paiement. De plus, elle a mené une campagne de communication pour faire le bilan de cette première année d'utilisation de la carte de débit et présenter les spécificités de ce type de paiement sans contact.



Un million de déplacements avec débit!

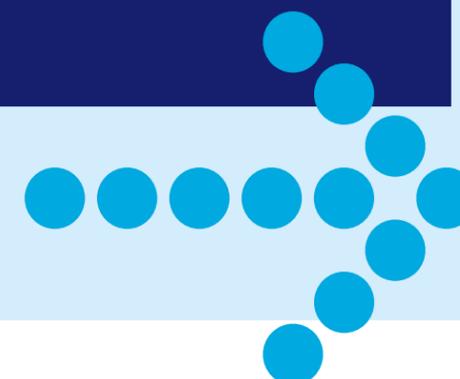
En 2024, la STL a atteint un million de déplacements payés par carte de débit dans ses autobus. Lancée en juin 2023 grâce au soutien de l'ARTM, cette initiative était la première du genre au Québec visant l'instauration d'un système de paiement par carte de débit à bord.

Cette grande nouveauté a marqué l'étape ultime d'un projet de recherche et de développement lancé en 2017, une première au Canada : le paiement à bord par carte de crédit dans certains autobus de la STL. Cette méthode constitue un incitatif de plus pour choisir le transport collectif et une solution de dépannage simple et rapide pour les déplacements non planifiés.

À ce jour, le paiement par carte de débit représente 31 % des paiements unitaires à bord (paiements par carte bancaire, paiement en argent comptant, 1 et 2 passages BUS sur OPUS, ou carte occasionnelle). Les paiements par carte bancaire (débit et crédit confondus) représentent ainsi 55 % de ces paiements. Sur l'année 2024, ils représentent 7,4 % du total de l'achalandage.

Aujourd'hui, l'ARTM travaille à la mise en place d'un mode de paiement sans contact dans l'ensemble de la région métropolitaine, et exo a lancé son propre projet pilote. La STL met à profit sa technologie et son expérience en la matière pour aider les autres sociétés de transport à implanter cette initiative, qui a été déployée d'abord sur certaines lignes du secteur des Laurentides.

L'utilisation du paiement sans contact par carte bancaire connaît aussi beaucoup de succès dans les véhicules de transport adapté (TA). Entre 2023 et 2024, ce type de paiement a enregistré une augmentation de 145 %, ce qui représente 19 000 déplacements. L'intégration du paiement par carte de débit et de crédit à bord simplifie non seulement les transactions pour l'ensemble de la clientèle, mais elle constitue aussi un avantage substantiel pour les personnes ayant des difficultés de motricité fine, facilitant ainsi leur autonomie au quotidien.



Révision de l'offre : des choix difficiles en contexte de restriction

La situation financière difficile du transport en commun pose des défis importants en matière de planification du service. Certains changements sur le réseau, par exemple le retrait et la modification de certaines lignes, ont eu des répercussions sur la clientèle de la STL. Ces changements ont constitué des efforts de dernier recours nécessaires pour boucler le budget 2024 du transport collectif à Laval.

Des ajustements réfléchis

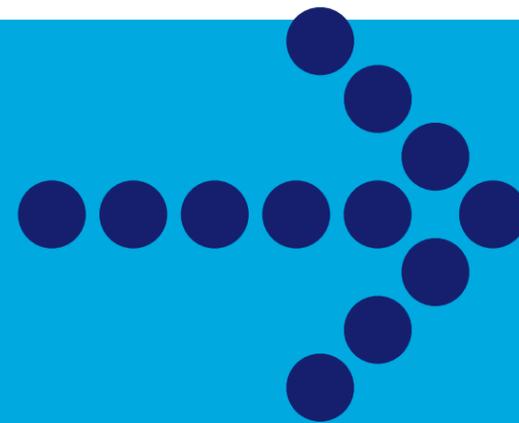
Dans ce contexte difficile, la STL a procédé à une analyse minutieuse afin de déterminer les ajustements qui auraient le moins de répercussions possible sur sa clientèle, et ce, en se basant sur la demande et l'achalandage sur le réseau. Immanquablement, l'expérience client a été affectée par ces ajustements en 2024 : si plusieurs lignes d'autobus ont vu leur fréquence réduite, des trajets ont été retirés sur une douzaine de lignes en fin de soirée pour les horaires d'automne. De plus, la STL a retiré certaines lignes d'autobus et de taxis collectifs de son réseau.

La baisse de service de l'automne 2024 s'est élevée à 6 % par rapport à l'offre du printemps. Voici la liste des changements qui ont été apportés :

- Retrait de la ligne 41, qui empruntait le boulevard des Laurentides jusqu'au métro Cartier;
- Retrait de la ligne 360, qui desservait gratuitement le centre-ville de Laval durant les fins de semaine;
- Retrait de la ligne express 942 dans le quartier de Saint-François;
- Retrait de la ligne de taxi collectif T14, qui reliait Laval à Saint-Eustache;
- Retrait des lignes de service aux résidences pour personnes âgées en raison des bas taux d'achalandage;
- Retrait des trajets après 22 h 30 sur les lignes 12, 27, 33, 39, 52, 55, 56, 58, 60, 61, 66 et 74.

Afin d'accompagner les clientèles plus particulièrement touchées par les différents changements, la STL a invité la population à consulter son site Web, sur lequel elle propose des trajets alternatifs. Les personnes peuvent aussi communiquer avec le Centre contact clients. Plusieurs actions de communication et d'affichage public ont également été menées.





Accompagner le développement des secteurs industriels

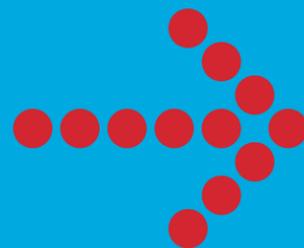
L'achalandage dans les secteurs industriels a affiché la croissance la plus importante sur le réseau, dépassant le niveau prépandémie de 9 % en semaine, et de 31 % les fins de semaine (automne 2024 vs automne 2019). L'automne dernier, ce sont plus de 5 400 déplacements quotidiens qui ont été enregistrés en moyenne pour un jour de semaine, plus de 1 200 par jour le week-end.

Saint-Vincent-de-Paul est un des secteurs enregistrant une croissance importante d'achalandage dans les dernières années. En 2024, avec la collaboration de l'organisme MOBA/Mobilité alternative et de l'agence Laval économique, nous avons ajouté la nouvelle ligne 322, qui regroupe une portion des lignes 2 et 22, afin d'améliorer la desserte de ce parc industriel pour les travailleur-euses aux horaires atypiques. Répondant à une demande des

entreprises du secteur, cet ajustement fait le lien direct entre le métro Henri-Bourassa et ce quartier industriel en dehors des heures d'ouverture du métro, tôt le matin et tard le soir.

En avril, la ligne T21 a aussi été prolongée dans le but d'améliorer la desserte à l'ouest du parc industriel, situé au sud de l'A440. En effet, la STL a créé deux nouveaux arrêts et a ajusté l'horaire aux quarts de travail.

La STL a également amélioré la desserte du parc industriel Lite en ajoutant un arrêt à la station Saint-Martin du service rapide par bus (SRB) Pie-IX, qui a d'ailleurs circulé sur les voies réservées, notamment sur le pont Pie-IX.



La modification du tracé de la ligne 36 a permis de rendre l'accès au district Saint-Martin plus sécuritaire. En effet, certains arrêts jugés non sécuritaires par les client-es sur le boulevard Cléroux, notamment en période hivernale, avaient été signalés. Dans le cadre de cette amélioration de la desserte, la STL a aussi revu ses processus internes de modification des lignes, en favorisant à la fois l'acceptabilité sociale et l'accessibilité au service.

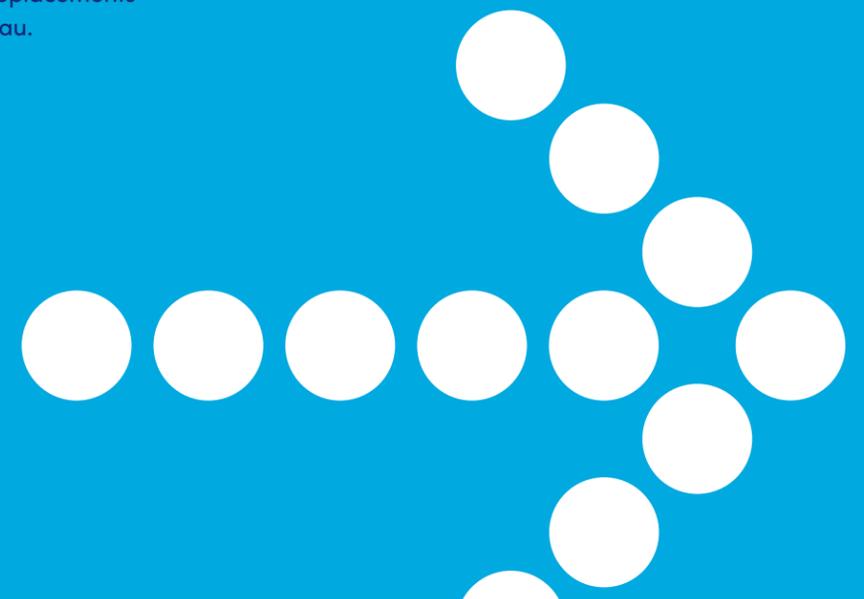
Ont également été revus les horaires des lignes 42, 48, 50 et 58 afin de faciliter les correspondances avec la ligne 439 de la Société de transport de Montréal sur l'axe Pie-IX.

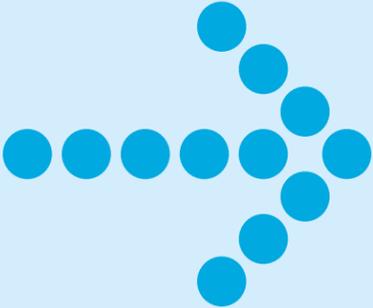
Enfin, la STL a optimisé le transport scolaire intégré et révisé certains trajets pour faciliter les déplacements des élèves et leur compréhension du réseau.

« L'équipe de la planification et du développement a mené un travail de finesse pour adapter l'offre de service. Il a fallu faire preuve d'imagination et d'agilité pour trouver des économies sur l'ensemble du réseau, tout en réduisant le plus possible les répercussions sur la clientèle et en continuant d'offrir un bon service. »



François Valiquette,
chef, Planification
opérationnelle du réseau





Faciliter l'accès au transport en commun




Se préparer à l'arrivée du REM

La STL a poursuivi ses travaux préparatoires pour l'ajuste/ (REM) dans la région de Laval, dont la mise en service est prévue pour 2025. Après une première phase d'arrimage des horaires de service, l'équipe de la STL a mené de nombreux essais sur le terrain en plus de déployer des efforts de coordination avec le REM et les autres organismes de transport collectif dans les terminus concernés.

En particulier, les équipes ont veillé à ce que les manœuvres nécessaires dans les terminus des stations du REM soient conformes aux exigences opérationnelles de la STL, notamment à Sainte-Dorothée et à Bois-Franc. De plus, des travaux pour un plan de relève en cas de bris technique ou de panne des trains ont été amorcés, de concert avec les autres organismes de transport de la région.

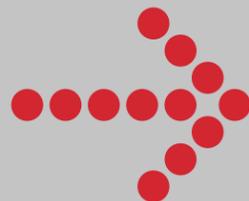


La participation au projet Concerto pour la modernisation de la billettique

De concert avec les autres sociétés de transport de la grande région métropolitaine, la STL a contribué activement au projet Concerto de l'ARTM pour la modernisation de la billettique. Ce projet comporte quatre grands piliers : la recharge OPUS; le paiement par carte bancaire; le compte de mobilité; la diversification des supports.

À terme, le remplacement de la billettique permettra d'offrir à la population plusieurs solutions de paiement bonifiées et de nouveaux canaux de validation des titres de transport. Il sera donc possible de voyager sur l'ensemble du territoire métropolitain de façon plus agile en utilisant seulement son téléphone intelligent.

Le premier jalon du projet a été déployé en avril 2024 avec la livraison du programme OPUS sur mobile, qui propose l'achat et la recharge de titres sur carte OPUS à partir d'un téléphone intelligent par l'intermédiaire de l'application Chrono. Cette initiative simple, mais efficace a un impact majeur sur l'expérience client : elle permet, entre autres, de réduire et d'éviter les longues files d'attente aux guichets en début de mois. La STL continue d'accompagner la clientèle grâce à son Centre contact clients dans cette transition vers la recharge facilitée.



Faciliter l'accessibilité universelle

La STL s'emploie à rendre son réseau, ses autobus et ses communications accessibles à toutes les tranches de population. Conformément à son *Plan de développement de l'accessibilité au transport en commun 2022-2026*, qui a pour objectif de réduire au maximum les obstacles nuisant à l'utilisation de ses services tout en évitant d'en créer de nouveaux, l'organisation a rendu accessibles les lignes 17 et 31 sur l'axe du boulevard des Laurentides. Cela porte à 21 le nombre de lignes d'autobus universellement accessibles sur le réseau de la STL.

De plus, la Société a poursuivi sa collaboration au *Programme métropolitain – Mobilité inclusive*, conçu avec d'autres partenaires de transport collectif. Ce programme offre une option de déplacement flexible, visant à réduire l'anxiété liée à l'utilisation du transport public chez les personnes ayant des limitations fonctionnelles, motrices ou intellectuelles, ou encore un trouble du spectre de l'autisme ou du langage. Depuis son lancement, début 2023, ce programme a permis d'offrir à environ 85 apprenant-es lavallois-es une formation théorique et un entraînement sur le terrain les invitant à pratiquer un

trajet spécifique dans le transport en commun, avec un taux de réussite de 93 %. En outre, la directrice générale de la STL, madame Josée Roy, a pu apprécier les premiers résultats de ce programme d'apprentissage en allant à la rencontre d'une jeune femme utilisatrice du programme qui prend peu à peu ses marques dans le transport par autobus.

Enfin, la Société a renforcé l'accessibilité au transport public sur le site de l'Hôpital de la Cité-de-la-Santé grâce à des combinés téléphoniques qui font directement le lien avec ses services. Installés dans les entrées des blocs C, D, G et F, ces combinés permettent à la clientèle de rejoindre gratuitement le Centre contact clients, les lignes de taxi collectif et le service de transport adapté de la STL.



Des incitatifs pour monter à bord

L'initiative de la STL « Alerte au smog », qui vise à offrir le transport au tarif spécial de 1 \$ les jours où Environnement Canada émet un avis de smog pendant l'été, est encore en vigueur sur le réseau lavallois. Cela vise à encourager la population à privilégier le transport en commun plutôt que l'auto solo. En 2024, aucun avertissement de smog n'a été émis à Laval pendant cette période, ce qui montre, fort heureusement, que la qualité de l'air n'a pas été trop affectée par la pollution.

De plus, le 27 septembre, la Société a invité la population à participer à la 8^e édition de sa Journée annuelle à 1\$, grâce à laquelle la clientèle peut prendre l'autobus pour 1\$. Cette initiative a engendré une augmentation de l'achalandage global de 1,33 %, pour un total de 902 déplacements supplémentaires.

Du boulot



au yoga



Le 27 septembre
ça coûte 1\$.



Une forte reprise dans le transport adapté

L'année 2024 a marqué une étape importante pour la reprise de l'achalandage dans le TA. Le taux de reprise surpasse de 8 % celui de 2023 et atteint 96 % du niveau de l'année 2019, considérée comme une année record. Ce sont quelque 1 402 nouvelles personnes à mobilité réduite qui ont fait appel au service de la STL, pour un total de 508 374 déplacements réalisés au cours de l'année.

Cette augmentation constante de la demande témoigne de l'efficacité des services du transport adapté et de la confiance renouvelée des usager-ères dans un contexte de vieillissement de la population. La STL a mis en place plusieurs initiatives pour améliorer les procédures d'admission et se rapprocher des standards du gouvernement en la matière. En effet, grâce à un récent virage numérique, elle a enregistré une hausse significative des formulaires d'admission soumis par voie électronique, nécessitant une adaptation de ses processus internes qui lui a permis d'optimiser l'efficacité du traitement des dossiers.

Le souci du service à la clientèle

Grâce à une veille constante de ses fournisseurs, en 2024, la STL a atteint un taux de ponctualité de 93 %, dépassant sa cible, qui était de 91 %. Toujours soucieuse d'offrir une expérience de qualité, elle a collaboré avec l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) afin de développer un atelier de formation destiné aux chauffeur-euses. Mettant l'accent sur le service à la clientèle, le professionnalisme, le savoir-faire et la nécessité d'adapter le service pour répondre aux besoins uniques de la clientèle, cette formation a été donnée à l'ensemble des 273 chauffeur-euses de taxi du fournisseur Taxi Coop au siège de la STL. De plus, les 55 chauffeur-euses de minibus de la firme Chartrand inc. y ont participé directement au sein de leur entreprise.

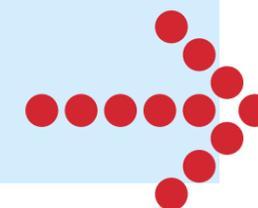
En 2024, les superviseur-es de la STL ont réalisé quelque 3 300 audits sur la route pour vérifier la qualité du service. Le nombre de manquements s'est élevé à seulement 44, soit un taux de 1,33 %, ce qui témoigne de l'amélioration constante vers laquelle la STL continue de tendre.

Enfin, la Société, par l'intermédiaire de son partenaire Chartrand Inc. a introduit un nouveau modèle de minibus, conforme aux nouvelles exigences gouvernementales. Ce faisant, elle vise à renforcer la sécurité des usager-ères ambulants-es.

« Cette année, nous avons tout particulièrement mis l'accent sur la qualité du service que la STL souhaite offrir à la clientèle du transport adapté. Nous avons voulu outiller et sensibiliser les chauffeuses et chauffeurs ainsi que nos partenaires sur la réalité des usager-ères ayant des limitations fonctionnelles, afin que ces personnes soient véritablement traitées comme des membres de notre famille. »



Martin Giroux,
chef, Transport adapté



Des partenariats porteurs

Que ce soit au sein de comités de travail ou dans le cadre de collaborations de longue date, la STL a continué de consolider ses relations avec ses partenaires pour développer des solutions novatrices en TA dans la région.

La collaboration étroite avec l'Association lavalloise pour le transport adapté (ALTA) a permis à la STL de renforcer son partenariat et de continuer à répondre aux attentes évolutives de sa clientèle et des autres organismes partenaires. Pour mieux comprendre et cerner les réalités à la fois du transport collectif et celles des personnes à mobilité réduite, la Société a organisé plusieurs rencontres à son siège social et dans les locaux de l'ALTA, où de nombreux points d'amélioration et des initiatives potentielles ont été proposés.

Dans la même veine, les besoins de mobilité des personnes âgées et les enjeux qu'ils soulèvent ont fait l'objet de discussion lors d'une rencontre organisée par la Table régionale de concertation des aînés de Laval (TRCAL), à laquelle la STL a participé au printemps 2024. Ce rendez-vous a été l'occasion pour les partenaires et la communauté lavalloise de proposer des pistes de solutions afin de favoriser la mobilité des personnes âgées.

La STL a continué de jouer un rôle de premier plan dans le projet Femmes, violence et handicaps, qui a amorcé sa phase promotionnelle. En 2024, le projet a déployé des affiches publicitaires dans plusieurs lieux stratégiques à Laval. L'objectif était de sensibiliser le public sur ces questions et mieux faire connaître ce protocole essentiel qui permet à des femmes en situation de handicap ou victimes de violence conjugale d'avoir accès à du transport gratuit vers les maisons d'hébergement lavalloises en cas de besoin. Plusieurs rencontres réunissant la STL, l'ALTA, les maisons d'hébergement, le CISSS de Laval et les services de police ont permis de développer ce projet de transport adapté destiné aux femmes vulnérables. La STL continue d'explorer de nouvelles idées en ce sens, notamment l'accélération potentielle du traitement des demandes d'admission et la prise en charge du transport en dehors des heures habituelles. Le protocole pour ces femmes se limite actuellement aux heures régulières du service de TA.

Parallèlement à cela, des employé-es de différentes directions de la STL ont participé à une conférence d'Autisme Laval dans le cadre du mois de l'autisme. Cette conférence visait à informer les participant-es sur les défis quotidiens auxquels font face les client-es vivant avec un trouble du spectre de l'autisme et à faire de la sensibilisation sur les comportements et les besoins particuliers de cette clientèle.

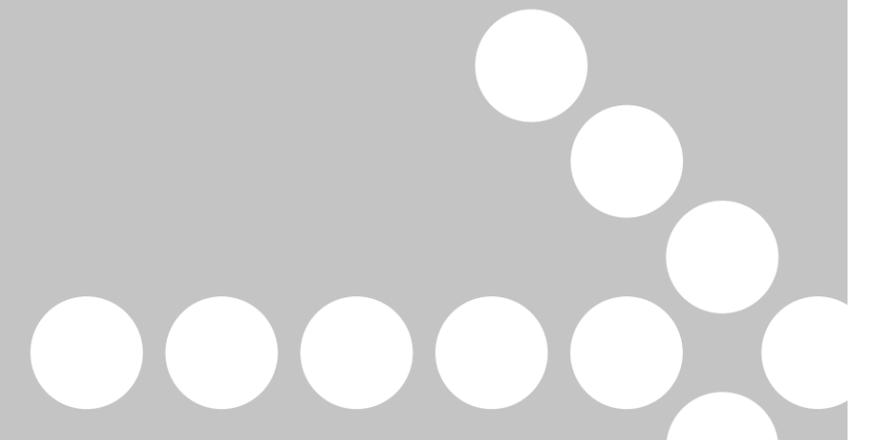


Une collaboration à l'échelle régionale

En 2024, la STL a contribué activement à l'élaboration de la *Politique relative à la qualité du service aux usager-ères du transport adapté* de l'ARTM, qui vise à améliorer la sécurité, la fiabilité et le caractère humain du service offert à cette clientèle. Par sa participation assidue aux comités de travail avec les autres organismes de transport collectif, la STL a apporté son expertise terrain en matière de TA afin de s'assurer que la politique réponde aux besoins de déplacement réels et évolutifs des personnes à mobilité réduite.

La Société a aussi joué un rôle clé dans l'élaboration du *Plan stratégique de développement* (PSD) de l'ARTM, notamment en ce qui a trait à l'amélioration de l'expérience client pour les services en TA. Ses interventions visaient, entre autres, à simplifier l'utilisation des services de mobilité et à évaluer régulièrement la satisfaction de la clientèle pour assurer une qualité optimale du service.

Enfin, en 2024, des efforts ont été déployés dans le cadre du chantier d'optimisation du TA de l'ARTM dans le but d'harmoniser les règles d'affaires entre les parties prenantes. Ce travail préparatoire représente un jalon important pour réussir sans heurts la transition vers des pratiques plus uniformisées et efficaces. À ce jour, les travaux se poursuivent à travers une collaboration rigoureuse et constante avec l'ARTM, exo, la Société de transport de Montréal (STM) et le Réseau de transport de Longueuil (RTL).



Orientation employé·es

Dans un contexte de réorganisation interne, il s'est avéré fondamental que la STL mette en place des mesures pour encourager et valoriser ses employé·es, qui accomplissent chaque jour un travail non seulement inestimable, mais indispensable au bon fonctionnement du réseau et à l'avancement des projets.

Malheureusement, le contexte financier difficile a obligé la STL à abolir plusieurs dizaines de postes. L'équipe de direction s'est mise en action pour demeurer à l'écoute des préoccupations de son personnel, pour qui la STL a mis en place plusieurs initiatives de soutien durant cette période de transition. Mobiliser ses équipes, reconnaître leur contribution, stimuler leur participation et favoriser des activités d'entraide ont constitué des piliers essentiels pour assurer le bien-être des membres de la grande famille de la STL. À cela s'est ajoutée une démarche proactive de priorisation des dossiers avec les employé·es, démarche visant à optimiser les actions de la STL et à appuyer efficacement ses équipes et sa mission.

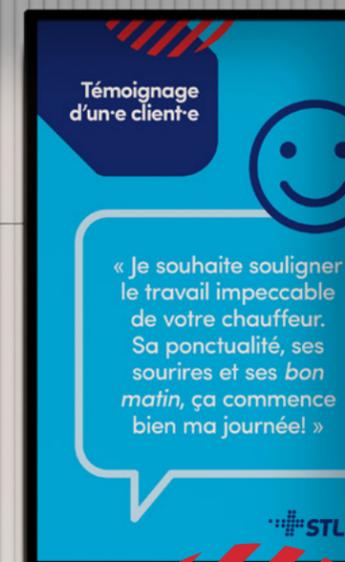


Communiquer les bons coups

Un nouveau journal interne

Cette année, la STL a lancé un tout nouveau journal interne : le *STL Express*. Émanant d'un exercice d'amélioration des communications internes, mené en marge de la grande transformation vers l'électrification, ce journal a deux objectifs principaux. D'une part, grâce à son format papier pratique, il permet d'aller à la rencontre des employé-es qui ont un accès plus limité aux ordinateurs, comme les chauffeur-euses et l'équipe de l'entretien. D'autre part, le journal est un vecteur de mobilisation et de valorisation qui propose, à chaque édition, de faire le portrait d'un-e collègue qui travaille dans le garage, les autobus ou les bureaux, et ainsi souligner sa contribution à l'excellence de la STL.

C'est donc avec le désir de valoriser les êtres humains derrière ses services que la Société a eu l'idée de cette initiative. Publié deux fois par année et rédigé entièrement à l'interne, le *STL Express* permettra de mettre en valeur et de rapprocher les membres des différentes équipes.



Des témoignages de la clientèle à l'honneur

Le 18 mars, la STL a habillé les couloirs de son siège social avec de nouvelles affiches colorées pour célébrer la Journée de reconnaissance des chauffeuses et chauffeurs du transport collectif. Cette campagne vise à mettre à l'honneur des témoignages de la clientèle recueillis au Centre contact clients ou par le biais de sondages de satisfaction sur la qualité du service de la STL.

Ces citations remplies de reconnaissance et de bienveillance ont mis en lumière les expériences positives des usager-ères à bord des autobus, dans les terminus et aux points de service. De plus, de courts témoignages ont été remis aux chauffeur-euses pour égayer leur journée. Bref, cette année, la campagne a vraiment su faire sourire l'ensemble des membres de la STL!

Des parcours remarquables célébrés

Le 20 novembre dernier, la STL a célébré les 25, 30, 35 et même 40 années de service d'employé-es au parcours remarquable. Leurs noms sont désormais inscrits sur le mur de la reconnaissance, au siège social, sous la bannière « Les parcours hors du commun ». Les personnes encensées et leurs gestionnaires ont partagé un moment convivial et rassembleur lors de cette activité de reconnaissance annuelle entre collègues.

25 ans de service :

- François Auger, chauffeur
- Diane Blain, superviseure réseau
- Stéphane Bouchard, chauffeur
- Claude Jobin, chauffeur
- Carole Labelle, chauffeuse
- Hélène Lacroix, chauffeuse
- Patrick Lafleur, chauffeur
- Lucie Laliberté, chauffeuse
- Stéphane Malo, chauffeur
- Sylvain Ouellette, chauffeur
- Joël Plamondon, chauffeur
- Mylène Poirier, analyste, Horaires et assignations
- Sylvain Provost, chauffeur
- Dany Prud'homme, conseiller, Transition et intégration opérationnelle
- Christine Richer, chauffeuse
- Stéphane Roy, chauffeur
- Stéphane Seyer, chauffeur
- Luc Sureau, chef, Stratégie et projets
- Linda Taillon, chauffeuse
- François Thérout, chauffeur
- Diane Vaudry, chauffeuse
- Anik Vézina, chauffeuse

30 ans de service :

- Stéphane Dagenais, mécanicien, classe 1
- Serge Lefebvre, chauffeur
- Sylvain St-Jean, chauffeur

35 ans de service :

- Eric-Jean Chartrand, chauffeur
- Guy Clermont, coordonnateur, Sécurité routière
- Gaston Doucet, préposé aux pneus
- Vianney Duplessis, chauffeur
- Jocelyn Godard, mécanicien, classe 1
- Sylvain Perron, administrateur de réseaux

40 ans de service :

- Sylvain Roberge, mécanicien, classe 2



Un nouvel espace milieu de vie

Afin de renforcer l'esprit d'équipe, partager les bons coups et discuter des nouvelles d'importance, un nouvel affichage mural a été installé au sein de la Direction de la planification et du développement et dans la salle des chauffeur-euses : l'espace milieu de vie.

Cette initiative, réalisée par la Direction des ressources humaines en collaboration avec la Direction des communications et de l'expérience client, offre un espace d'échanges entre les employé-es d'une même équipe. En outre, il permet de mettre en lumière les succès et d'afficher des anniversaires de service, des photos d'équipe ou tout autre message chaleureux afin de faire vivre la mission et les valeurs de la direction.

Ce projet pilote reflète la volonté d'offrir au personnel des occasions de reconnaissance et de valorisation mutuelles, comme prévu dans le cadre du comité interne de mobilisation.

Soigner le mieux-être quotidien au travail

Depuis 2019, le taux d'absentéisme n'a cessé d'augmenter, avec une croissance de près de 4 % en 2024. Cette situation, commune à toutes les sociétés de transport, a été influencée par un contexte social et économique complexe exacerbé par la pandémie. Consciente du rôle qu'elle peut jouer en tant qu'employeur, la STL a mené différentes initiatives afin de mieux accompagner ses employé-es tout en sachant qu'elle n'a pas le plein contrôle sur les nombreux facteurs pouvant être à l'origine de cette tendance.

Au cours de l'année, elle a notamment misé sur plusieurs mesures de prévention et d'investigation vouées à améliorer la qualité de vie et le mieux-être au travail pour mieux soutenir chacune de ses équipes.

Du soutien par la pair-aidance

En 2024, la STL a mis en place la formation des sentinelles en prévention du suicide et a poursuivi la mise en place d'agent-es de référence au sein de son personnel. Il s'agit d'un type de pair-aidance qui permet d'accompagner un-e collègue en difficulté sur une base volontaire. À ce jour, la STL compte 26 agent-es de référence et sentinelles provenant de ses différentes directions, dont 12 chauffeur-euses.

Elle a également rappelé à son personnel la possibilité de faire appel au Programme d'aide aux employé-es et à leur famille (PAEF), qui donne accès à une gamme complète de services de soutien et à des assurances collectives pour recourir à des professionnel-les.



Un sondage sur les risques psychosociaux

La STL a invité ses employé-es à participer à l'identification de risques psychosociaux pouvant être présents dans leur milieu de travail au quotidien. Elle a entamé cette démarche en 2023 en mettant sur pied 12 groupes de discussion, auxquels 66 chauffeur-euses avaient été appelé-es à participer. En 2024, pour la deuxième phase du projet, la Direction des ressources humaines a mené un sondage auprès d'autres équipes, notamment le personnel de bureau et celui de l'entretien.

Cette enquête interne a permis de recueillir des informations sur les facteurs de stress auxquels les employé-es de la STL peuvent être exposé-es. L'analyse des données a permis à la Société de dresser un portrait des tendances selon les différentes catégories d'emploi. Alimentés par les données collectées, des plans d'action visant à atténuer les risques et les facteurs de risques psychosociaux sont en phase d'élaboration depuis 2024, et ce, de concert avec les comités paritaires sectoriels de la STL. Ces plans d'action permettront de dégager plusieurs pistes potentielles d'atténuation des facteurs de stress identifiés. Les mesures préconisées viseront à favoriser la protection de la santé physique et psychologique des employé-es et à réduire les facteurs pouvant mener à l'absentéisme.



Une campagne de sensibilisation à la civilité

Comme dans toute organisation, le climat interne est souvent le reflet de l'évolution de la société, dont les comportements semblent avoir été fragilisés depuis la pandémie. À cela s'ajoute un sondage interne mené sur les risques psychosociaux qui a mis en lumière des problématiques liées au climat de travail au sein de certaines équipes de la STL. Dans le but de préserver un environnement de travail positif et bienveillant, la Société a donc lancé une grande campagne interne de sensibilisation sur la civilité.

Cette campagne réalisée auprès des différentes directions, par le biais de capsules d'information, d'ateliers et d'affichage interne, figurait comme un moyen de prévention du harcèlement psychologique au travail. Elle visait à renforcer les bons comportements à adopter au travail en rappelant les règles de conduite, telles que le savoir-vivre, la politesse, la collaboration, le respect et la courtoisie.

Le premier volet de cette campagne s'est adressé en priorité aux équipes de l'entretien, avec la tenue d'ateliers à l'automne 2024. La campagne va se poursuivre en 2025 auprès de toutes les autres catégories d'emploi, aussi bien au sein des opérations que dans les bureaux.



Une conférence sur le bien-être

Le personnel de bureau a pu participer à une conférence portant sur le bien-être au travail, organisée par le Service de santé de la STL. Plusieurs thèmes ont été abordés en lien avec le bonheur dans la vie professionnelle, la réalisation de soi et la joie de vivre, entre autres choses.

Un Code de conduite éthique actualisé

Aligné sur les valeurs organisationnelles de la STL, le nouveau Code de conduite éthique a été actualisé, puis lancé en septembre dernier. Son objectif est d'encadrer les actions et la prise de décisions pour l'ensemble du personnel, tout comme de promouvoir une culture empreinte d'humanité et de bienveillance au sein de la grande famille de la STL.

Ce code agit en tant que guide de référence pour indiquer les comportements à adopter au quotidien, ainsi que les engagements et les valeurs à respecter en milieu de travail. Son implantation a été facilitée par la diffusion d'une capsule vidéo, que chaque personne travaillant à la STL devra visionner de façon récurrente. Bref, cette capsule vidéo fait désormais partie de la formation des recrues dès leur entrée en poste.



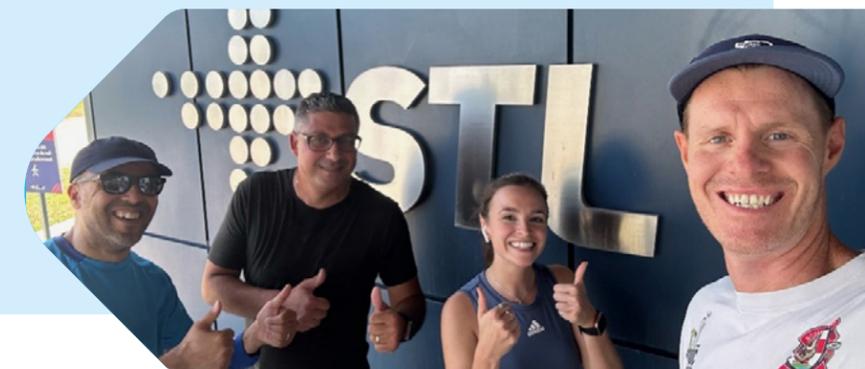
Rallier les troupes grâce à la générosité

La STL organise annuellement des activités favorisant le mieux-être au travail et la participation à la vie communautaire lavalloise. Que ce soit dans le cadre de la Semaine de la santé mentale ou de journées de sensibilisation à des enjeux de nature psychosociale, le personnel est invité à des conférences et prend part à différents défis. La STL est immensément fière de pouvoir compter sur une équipe aussi mobilisée!

La STL en mode sport

Outre la relance de son club de course en 2024, la STL a reconduit son fameux « Tour du monde en 80 jours », un défi sportif interne qui invite le personnel à parcourir collectivement une distance de 30 000 km à vélo, à la course, à la marche ou en patins à roues alignées.

Par cette initiative, la Société souhaite motiver l'ensemble de ses employé-es à bouger pendant la période estivale et, par le fait même, renforcer les liens entre collègues et l'esprit d'équipe. Et, comme chaque année, entre le début du mois de juin et la fin du mois d'août 2024, c'est plus d'une centaine d'employé-es qui ont pris part à ce défi... fort couru! Ensemble, les participant-es ont dépassé l'objectif initial de 5 % en cumulant un total de 31 472 km.

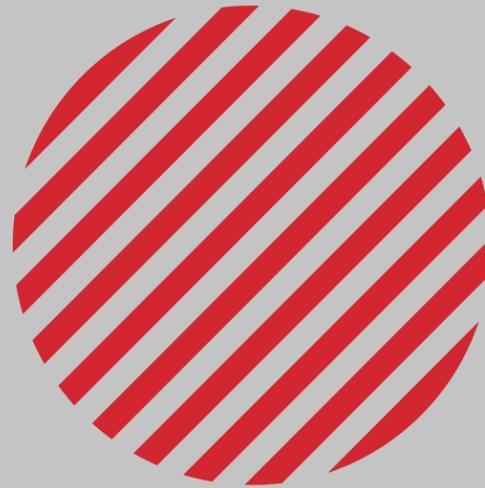


Notre Code de conduite éthique

Des collectes de dons pour les familles lavalloises

Le comité Boomerang, une initiative d'employé-es de la STL fondée en 2002, organise annuellement plusieurs activités de collecte de dons au profit du Centre de bénévolat et moisson Laval (CBML).

Ainsi, grâce à différentes activités de levée de fonds, dont l'organisation d'un tournoi de hockey organisé par la STL à Laval auquel ont participé plusieurs sociétés de transport de la région, la Société a pu offrir cette année un montant de 17 621,93 \$ au programme des déjeuners-collations du CBML destiné aux élèves des écoles de Laval ayant un indice de défavorisation élevé.



Un 2^e autobus rempli d'entraide

Le 21 novembre, la STL a convié la communauté lavalloise à la deuxième édition de sa collecte de denrées au profit des paniers de Noël du CBML.

Une équipe dynamique a accueilli les donateurs au terminus le Carrefour pour recueillir leurs denrées alimentaires non périssables, qui ont été déposées à bord d'un autobus nolisé pour l'occasion. Les dons en argent et par carte bancaire étaient également acceptés.

Un premier volet de la collecte s'était déroulé auprès des employé-es de la STL. L'ensemble du personnel a fait preuve d'une grande générosité et a contribué à remplir un autobus plein d'entraide!

La STL a ainsi pu remettre près d'une tonne de denrées alimentaires non périssables aux paniers de Noël du CBML, ainsi qu'un montant de 1 450,10 \$!



Des équipes mobilisées pour la campagne Centraide

Chaque année, la STL amasse des fonds qu'elle remet à l'organisme Centraide. Grâce à la généreuse contribution de ses employé-es, en 2024, elle a fait don d'un total de 50 000 \$.



La STL proche de sa communauté

En tant que joueur clé de la mobilité durable sur le territoire lavallois, la STL est fortement impliquée dans sa communauté. En effet, elle travaille de concert avec la Ville de Laval et plusieurs groupes communautaires pour aller à la rencontre des citoyen·nes afin de mieux les connaître. Ces partenariats lui permettent ainsi d'adapter son offre de service aux besoins réels de la population tout en contribuant à l'effervescence de Laval.

La Société a soutenu près d'une vingtaine d'organismes locaux en 2024 : Diapason-Jeunesse, Oasis – Unité mobile d'intervention, la Fondation du Centre jeunesse de Laval, la Corporation de développement communautaire de Laval, et bien d'autres. Elle leur a notamment fait don de près de 2 500 titres unitaires qui ont permis aux personnes qui fréquentent ces organisations de se déplacer sur le territoire gratuitement.

Par ailleurs, la STL a aussi participé activement à la Concertation régionale de transport collectif et actif des personnes aînées à Laval, organisée par la TRCAL. Il y a été question des moyens à prendre pour bonifier et améliorer le service en transport collectif et actif pour les personnes du troisième âge de la région. Enfin, elle a collaboré à l'élaboration du nouveau plan d'action de la Ville de Laval, reconnue comme Municipalité amie des aîné-es, plan qui devrait voir le jour en 2025.

Orientation transformation

En tant que toute première société de transport au Québec à s'être tournée vers une démarche d'électrification en 2007, la STL compte déployer un parc d'autobus entièrement électrique d'ici 2040. À travers ce vaste chantier, l'entreprise s'adapte et se transforme de manière graduelle, mais en profondeur, que ce soit dans ses technologies, ses processus, ses modèles de performance, ses pratiques et même ses compétences. Toutes les équipes de la STL sont impliquées dans ce virage et contribuent, chacune à leur façon, à faire de l'électrification du réseau une réalité un peu plus tangible chaque année.



En transition vers l'électrification

Le plus grand chantier de la STL en pleine construction

L'agrandissement du garage fait partie du plan de transformation vers l'électrification et représente le plus important projet de l'histoire de la STL. Le nouveau bâtiment, dont la construction a débuté en 2022, pourra accueillir progressivement les autobus à propulsion 100 % électrique à compter de 2026.

Cette année, l'équipe responsable de ce projet a supervisé la finalisation de la charpente d'acier, l'aménagement d'une nouvelle passerelle ainsi que l'imperméabilisation et la construction de la toiture du bâtiment. Les travaux devraient se terminer à l'été 2025, la dernière étape étant le revêtement extérieur. Ce projet ambitieux va bon train et propulsera la STL vers le transport du futur!

Des systèmes actualisés

En parallèle, la Société a poursuivi, par le biais d'un appel d'offres, le plan de modernisation de son système d'aide à l'exploitation. Ce dernier doit permettre de suivre en temps réel le niveau de recharge de la batterie des autobus et de communiquer cette information aux chauffeur-euses lorsqu'il-elles sont sur la route.

De plus, la STL a mené des tests internes de la nouvelle version d'HASTUS, un progiciel qu'elle utilise pour planifier le service et la desserte. Elle a ainsi procédé à sa mise à jour pour profiter de nouvelles fonctionnalités et de modules adaptés à son nouveau parc d'autobus électriques.



L'arrivée des nouveaux autobus électriques

En 2024, la Société de transport de Laval a reçu la visite de l'entreprise canadienne Nova Bus, venue lui présenter ses autobus à propulsion 100 % électrique de présérie. Des collègues de plusieurs directions ont pu conduire, analyser et tester ces véhicules afin de préparer l'acquisition de ceux qui seront livrés en 2025.

Les essais ont été effectués à différentes saisons de l'année afin d'évaluer la performance des autobus dans une foule de conditions climatiques et météorologiques. Dans le cadre de ces tests, la STL a mené des revues de conformité technique, vérifié les niveaux de consommation et d'autonomie, et validé la compatibilité des infrastructures de recharge existantes, entre autres.

Parallèlement à cela, elle a consulté des équipes clés et récolté leurs commentaires, qu'elle a ensuite intégrés dans l'évaluation transmise à Nova Bus. En outre, des employé-es de l'entretien ont eu l'opportunité d'examiner les véhicules, tandis que certain-es chauffeur-euses les ont testés sur la route.

Afin de vérifier la conformité en matière d'accessibilité, la STL a présenté ses futurs autobus aux partenaires qui défendent les intérêts des personnes âgées, à mobilité réduite ou vivant avec des limitations fonctionnelles, soit la TRAL, le Regroupement des organismes de promotion des personnes handicapées de Laval, l'ALTA ainsi que l'Institut Nazareth et Louis-Braille. Une personne à mobilité réduite était aussi présente lors de cette présentation et a pu faire quelques tests dans le véhicule en démonstration. Par ailleurs, la configuration des futurs autobus électriques offrira un deuxième emplacement pour les personnes à mobilité réduite.

Cette commande d'autobus fait partie d'un appel d'offres regroupé de 1200 véhicules lancé en 2022 par l'ATUQ et piloté par la STM. En 2023, le gouvernement du Québec a annoncé l'octroi d'un contrat qui permettra à la STL d'acquérir 60 nouveaux véhicules à propulsion électrique de Nova Bus d'ici 2026.



Électrification : quelques faits saillants

- Au cours des quatre visites tests de Nova Bus, les véhicules présérie auront parcouru plus de 6000 km sur les routes lavalloises.
- Très peu d'enjeux de fiabilité ont été observés lors des essais sur la route.
- Les bornes de recharge ABB 100 kW sont compatibles avec les autobus, ainsi que le pantographe situé au terminus Cartier.

« Nous sommes passé-es en mode test de nos futurs véhicules, une étape charnière dans le virage électrique qu'opère actuellement la STL. Il est fondamental que toutes les parties prenantes, nos partenaires et nos chauffeur-euses puissent participer à la mise en place des meilleures solutions, à plus forte raison dans un contexte où la technologie est encore si nouvelle! »

Marc Lafontaine,
ingénieur chargé de projets, Acquisition
et mise en service des autobus électriques

Le LAB : soutenir le changement par l'innovation

En 2024, la Société a mis en place un laboratoire, le LAB, composé d'une équipe de travail multidisciplinaire qui collabore avec l'ensemble des directions afin d'établir un nouveau modèle opérationnel pour soutenir l'électrification. Par le biais de tests empiriques, le LAB vise à assurer une transition opérationnelle cohérente vers la réussite de ce programme ambitieux.

Cette année, tout a commencé par la création d'une identité d'équipe basée sur des outils pour une planification serrée, une culture AGILE et une communication assidue. Une méthodologie d'expérimentation et de prototypage a aussi été adaptée au contexte organisationnel de la STL, tout comme des parcours de formation et de coaching visant à renforcer les savoirs et la collaboration multidisciplinaire. Plus de 90 rencontres ont été organisées pour préparer l'intégration de l'électrification dans les opérations courantes.

Toutes les activités entourant la recharge des autobus ont notamment fait l'objet de nombreux tests sur le terrain, soit des sessions de branchement et de débranchement, et des procédures liées aux relations de travail. De plus, il était nécessaire d'encadrer le choix des innovations selon des critères en matière de viabilité, de faisabilité technique et de facilité d'implantation, étant donné que la technologie est encore émergente et très évolutive.

Instauré par le Bureau de la transformation vers l'électrification (BTE) de la STL, le LAB s'inscrit dans une volonté de renforcer la mobilisation et l'expertise interne dans le cadre du virage au tout électrique. Il permet de mieux maîtriser et de diffuser l'intelligence opérationnelle en lien avec la mise en route des véhicules électriques tout en favorisant une culture d'expérimentation et de collaboration.

« **L'électrification, ce n'est pas juste l'acquisition d'autobus électriques et de garages électrifiés : c'est la plus grande transformation des façons de faire quotidiennes de la STL depuis sa création. En testant les nouveaux processus dans différentes situations, on a la possibilité d'explorer ce territoire encore nouveau et de mieux préparer les équipes pour qu'elles soient prêtes face à d'éventuels bris de services. Notre rôle est d'assurer que tout le système fonctionne en parfait équilibre et que toutes les actrices et tous les acteurs sur le terrain soient bien arrimés.** »



Benjamin Gillis,
chef de projet, Bureau de la
transformation vers l'électrification



Le partage d'expertise en électrification

Convaincue de l'importance de la mise en commun du savoir-faire pour construire collectivement un avenir plus vert et durable, la STL a participé à différentes tribunes portant sur l'avenir de la mobilité publique et de l'électrification des transports.

Lors d'un panel qui a eu lieu à l'événement RDV En route 2024, organisé par Propulsion Québec, il a été question des enjeux entourant l'attraction de nouveaux talents et l'adaptabilité technologique dans un contexte en pleine mutation, entre autres choses. L'évolution de l'industrie vers l'électrification ouvre de nouvelles possibilités pour des professions axées davantage sur la mobilité durable.

À l'occasion du 58^e congrès de l'Association québécoise des transports (AQTr), la STL a présenté les innovations qu'elle a mises en place pour répondre aux défis stratégiques et tactiques en lien avec ses infrastructures de recharge. Elle a notamment parlé de l'approche agile qu'elle préconise et de l'acquisition d'une plateforme de simulation d'aide à la prise de décisions.

Enfin, lors d'une conférence au congrès annuel de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), la STL a présenté brièvement ses efforts en matière d'électrification et les solutions qu'elle implante continuellement en ce sens.



L'évolution de la gestion documentaire



L'implantation du programme de gestion intégrée des documents (GID) et de sa solution QoreUltima a avancé à un bon rythme en 2024, consolidant une fois de plus l'excellence de la Société en matière de pratiques de gestion. Plus de 70 000 dossiers ont été ajoutés à QoreUltima – un véritable travail de moine! – et sont maintenant accessibles numériquement, témoignant de la réussite du programme de GID.

Dans la même veine, le programme a aussi été un succès au sein de la Direction des affaires juridiques. En effet, son implantation a permis d'augmenter le nombre de dossiers numériques, dont le taux est passé de 41 à 81 %, dépassant ainsi la cible de 75 % établie pour 2024.

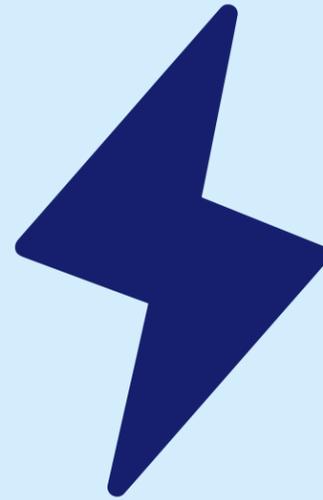
La mise en place de QoreUltima est progressive et peut être réalisée pour une équipe à la fois. À ce titre, une vingtaine de formations ont été données en 2024 pour soutenir le personnel dans la transition vers le numérique.

En outre, la STL a aussi complété la migration en mode infonuagique, permettant une meilleure performance et une réduction de ses frais de fonctionnement. En somme, l'implantation de l'infonuagique permet une réduction des frais internes en technologies de l'information (TI) (maintenance, entretien et sécurité). De plus, les modes de classement ont été adaptés pour en faciliter l'utilisation et offrir plus de flexibilité aux utilisateur·rices.

Qu'est-ce que la gestion intégrée de documents?

En vigueur à la STL depuis 2020, le projet de GID se définit notamment par le déploiement de la solution QoreUltima, qui permet de gérer autant les documents numériques que les dossiers physiques. Dans un contexte de travail hybride, ce projet permet à la STL d'amorcer son virage vers un bureau sans papier et de rendre plus efficace l'accès à l'information confidentielle tout en facilitant le partage, la recherche et la protection des renseignements.

Un plan pour accroître la cybersécurité



Cette année a été marquée par la réalisation d'un grand travail de préparation en amont de la mise en œuvre d'un plan d'action d'investissement en technologie de l'information. Ce plan vise principalement à mettre à niveau la technologie et à renforcer la cybersécurité des systèmes de la STL. Plusieurs analyses ont notamment été effectuées dans le cadre du remplacement de systèmes désuets. En outre, des mises à jour des applications ont été effectuées en marge du déploiement du nouveau progiciel HASTUS, et ce, afin de resserrer la sécurité contre d'éventuelles cybermenaces.

L'équipe a aussi travaillé à l'implantation d'un volet de cybersécurité dans les appels d'offres, fournissant un nouveau cadre de référence conforme à toutes les exigences demandées par la Loi 25 pour la protection des renseignements personnels.

Parallèlement, la STL a aussi remanié son programme de formation et de sensibilisation des employé-es, en s'inspirant notamment des directives inscrites dans la Loi 25. Près de 400 membres du personnel de toutes les directions ont ainsi participé aux formations, et les résultats sont positifs et tangibles.

« Les directives de la Loi 25 nous ont aidés à repenser comment mieux former et sensibiliser les employé-es aux risques liés à la cybercriminalité et à la fraude informatique, et à mettre en place des protocoles et des contrôles plus solides de prévention des cyberattaques. Il était crucial de renforcer la sécurité, particulièrement dans le cadre de la transformation technologique de l'organisation. Au bout du compte, tout le monde y gagne, y compris la clientèle! »



Roberto Cardona,
chef, Infrastructures technologiques

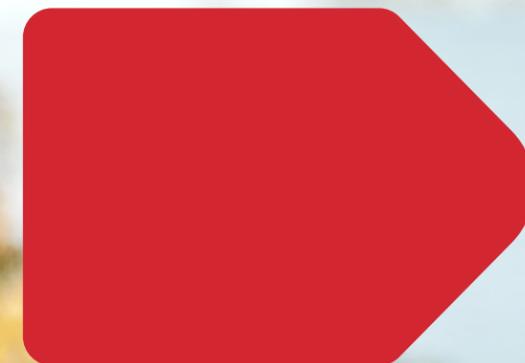


Orientation financement et développement du transport collectif

Les enjeux budgétaires des dernières années ont contraint la STL à faire des choix difficiles en 2024. Entraînant aussi des répercussions sur d'autres sociétés de transport public, différents facteurs externes sont à l'origine de ce contexte de compression, que l'on pense au manque d'indexation annuelle du financement gouvernemental, à la baisse de revenus due à la pandémie, à l'inflation, à l'absentéisme grandissant au travail, aux investissements importants en cybersécurité ou encore à l'arrivée du REM, qui vient diminuer la part de revenus de chaque transporteur dans la région métropolitaine.

Malgré cela, l'année 2024 a été une véritable année pivot en matière de gestion financière faisant en sorte que la STL puisse commencer l'année 2025 du bon pied, c'est-à-dire sans déficit et avec un budget équilibré.

La situation démontre cependant que des efforts doivent être consentis pour revoir en profondeur le modèle de financement du transport collectif au Québec. Les pistes d'optimisation issues du rapport d'audits de performance demandé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable devront être combinées à une plus grande diversification des sources de revenus, et ce, afin que le financement soit à la mesure des besoins de ce service indispensable à la population.



Une révision des dépenses en profondeur

Afin de résorber le manque à gagner de l'année 2024 et combler celui anticipé pour 2025, la Société a dû effectuer tout au long de l'année des exercices de rationalisation budgétaire qui se sont traduits par des compressions dans ses enveloppes de fonctionnement et d'investissements. La portée de plusieurs projets a ainsi été revue à la baisse.

Outre des ajustements dans l'offre de service d'autobus, la STL a procédé à une réduction de 7 % de ses effectifs, soit à l'abolition de 76 postes entre la fin de 2023 et le début de 2025. Elle a aussi dégagé des économies récurrentes de 15,5 M\$, ce qui correspond en moyenne à 8 % de son budget de fonctionnement d'environ 190 M\$.

Plus exactement, certaines activités internes ont aussi dû être revues, ce qui a permis à la STL d'atteindre 2 % d'économies à ce niveau. Elle a aussi diminué l'enveloppe consacrée aux communications, optimisé son matériel de bureau, retiré des honoraires professionnels, des licences et des contrats de services professionnels en TI, ainsi que des contrats d'entretien aux infrastructures.



Une participation active aux audits de performance

La Société n'a pas attendu le rapport d'audits pour se mettre en action et déterminer des pistes d'optimisation récurrentes afin de présenter un budget équilibré pour l'année 2025. Cet exercice, réclamé par le gouvernement du Québec, avait pour objectif d'examiner la performance et les finances des sociétés de transport et de l'ARTM entre 2019 et 2023, puis de proposer des recommandations dans le but d'augmenter les revenus autogénérés.

L'audit a notamment mis en lumière plusieurs éléments sur lesquels la STL se démarque particulièrement, comme les coûts d'entretien par autobus et d'entretien par kilomètre, ou encore le coût du carburant.

La mesure des indicateurs de performance est une pratique courante à la STL, et les résultats ont prouvé que l'organisation effectue une gestion responsable et ordonnée de ses dépenses. Elle compte bien demeurer partie prenante des optimisations qui seront effectuées à l'échelle régionale, tout en continuant de représenter la réalité et les enjeux auxquels elle fait face en tant que société de transport public.

« La STL a démontré beaucoup de rigueur dans une gestion saine et cohérente de ses dépenses. Avec la situation complexe du transport collectif des dernières années, nous avons mis les bouchées doubles pour optimiser notre budget ainsi que nos façons de faire tout en nous assurant d'offrir un service revu qui engendre le moins d'impact possible sur la clientèle. »



Katlyne Amyot,
directrice principale, Budget,
finances et trésorière adjointe

La défense d'un meilleur soutien au transport collectif

Forte de son approche engagée et collaborative dans son milieu, la STL a réitéré publiquement et à maintes reprises l'importance de redéfinir les standards du transport en commun. En effet, en participant à différents événements sur la scène politique, elle s'est attachée à sensibiliser les élu-es quant aux préoccupations en lien avec le développement de son réseau à Laval.

L'organisation a d'ailleurs salué l'annonce d'un cadre financier 2025-2028 par le gouvernement du Québec. Réclamé depuis 2022 par les sociétés de transport, ce cadre pérenne et prévisible a été reçu comme une bonne nouvelle, bien que des efforts additionnels devront être consentis au niveau régional pour dégager des économies de 155,8 M\$ d'optimisation à l'horizon 2028. Actuellement, les sommes investies en transport collectif pour le développement de l'offre de service sont insuffisantes pour remplir les objectifs du plan d'action de la *Politique de mobilité durable 2030*, que le gouvernement provincial a lui-même élaborée.

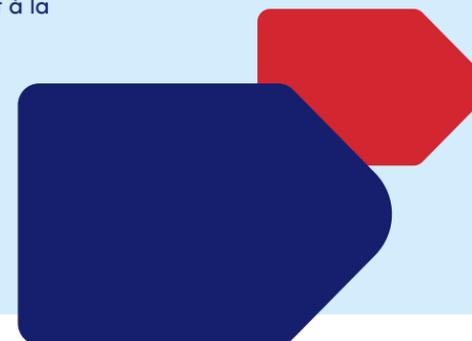
En substance, la STL a insisté pour que les sommes destinées au transport collectif soient suffisantes à long terme. Car c'est seulement ainsi qu'il sera possible de développer un service qui profitera réellement à la clientèle en pérennisant la mobilité de demain.



Des recommandations pour une nouvelle agence de transport

De concert avec la Ville de Laval, la STL a présenté ses recommandations dans le cadre des auditions publiques sur le projet de loi 61 visant la création de l'agence de transport Mobilité Infra Québec. Cette agence indépendante devra coordonner le développement de différents projets complexes de transport public à moindre coût.

Faisant écho à la position de l'ATUQ, la Société s'est montrée d'emblée favorable à toute initiative venant appuyer le développement du transport public. Néanmoins, elle a insisté sur la nécessité de bien définir ce que l'on entend par « projet complexe » et sur la manière d'en structurer le financement. Selon elle, il sera aussi essentiel de répartir de façon transparente les rôles et les responsabilités de chacune des parties prenantes.



La STL active sur la scène pancanadienne

La Société a participé à une tribune d'échanges à Ottawa organisée par l'ACTU. Regroupant plusieurs acteurs et expert-es pancanadien-nes du transport collectif, cet événement a été l'occasion de partager les données et les constats relativement à l'importance d'investir dans le maintien et le développement des réseaux de transport en commun au Canada.



Optimiser la gouvernance métropolitaine

La STL a été aux premières loges pour soutenir l'élaboration du PSD de l'ARTM, en collaboration avec la Ville de Laval et les autres sociétés de transport de la région. Elle est notamment intervenue en ce qui concerne l'intégration d'orientations relatives au développement et à l'amélioration du service par bus.

Conformément à ce qui était prévu dans son PSD, en 2024, l'ARTM a aussi dévoilé sa vision stratégique pour transformer la mobilité dans la grande région métropolitaine de Montréal. La Vision 2050 a été établie sur la base du nouveau cadre financier 2025-2028 du gouvernement provincial en matière de transport urbain, et s'inscrit dans une démarche participative de planification du transport régional, à laquelle la STL contribue activement. Cette vision constituera le point de départ d'une nouvelle version du PSD en 2025 et de son plan quinquennal de mise en œuvre, qui sera mis à jour annuellement.

Une société de transport ancrée dans son territoire



Les grands projets de développement à Laval

La dépendance à l'automobile et la saturation du réseau routier, tout comme la densification urbaine et la croissance démographique, représentent autant d'enjeux qui nécessitent l'implantation de nouveaux projets structurants de transport collectif à Laval.

En particulier, l'augmentation des déplacements à l'intérieur du territoire sollicite deux axes routiers, soit le corridor des boulevards Notre-Dame et de la Concorde, ainsi celui du boulevard Saint-Martin. L'implantation de voies réservées et le déploiement d'un SRB devraient permettre de répondre à un important besoin de mobilité sur ces artères très achalandées.

Un service rapide par bus sur les boulevards Notre-Dame/ de la Concorde

Ce premier corridor fait déjà partie d'un projet de transport collectif inscrit au *Plan québécois des infrastructures* (PQI) 2023-2033 du gouvernement du Québec. Après le dépôt du dossier d'opportunité sur le SRB, une analyse des modalités de déploiement les plus appropriées a permis de proposer une solution implantée au centre de la chaussée, avec l'ajout de pistes cyclables, de trottoirs et d'espaces verts. Cette perspective d'un véritable corridor structurant de mobilité pour les autobus est considérée par les expert-es comme étant la plus viable et la plus

harmonieuse avec le reste de l'aménagement urbain. En somme, elle permettra de minimiser l'expropriation, de respecter le développement du centre-ville et de faciliter l'accès aux zones industrielles en transport en commun.

Projet structurant sur le boulevard Saint-Martin

Des solutions structurantes sont aussi en phase d'évaluation pour le corridor du boulevard Saint-Martin, entre les boulevards Pie-IX et Curé-Labelle. L'objectif est de désengorger cet axe, actuellement sillonné par pas moins de 12 lignes de la STL. En 2024, cette dernière a déposé un plan de travail détaillé, élaboré dans le cadre du dossier d'opportunité du projet, dont la livraison est prévue pour 2026. Les solutions envisagées doivent offrir un service de transport en commun rapide et fréquent, multimodal et universellement accessible, qui réponde aux besoins des Lavallois-es.

Avec la création d'un nouveau bureau de projet, la STL est parmi les organisations les mieux placées pour soutenir la mise en place de ces nouvelles infrastructures de transport collectif, en collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable, la Ville de Laval et l'ARTM.

La STL a pris part à certaines actions prévues au programme particulier d'urbanisme du centre-ville de la Ville de Laval, notamment le Carré Laval. En collaboration avec le Bureau de la mobilité de la Ville, elle a également contribué à la préparation d'un diagnostic étendu sur le transport en commun.

Encore une fois, cette année, le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Laval, qui s'inscrit dans le cadre de sa Politique de l'urbanisme durable, a bénéficié du soutien et de la collaboration assidue de la STL. Ce document vise à stimuler la mise en œuvre et l'utilisation des modes de transport plus actifs qui sont respectueux de l'environnement sur le territoire. L'objectif? Réduire, d'ici 2031, le taux d'émissions de gaz à effet de serre (GES) lié aux déplacements individuels de 50 % par habitant-e. Il va sans dire que l'amélioration de l'offre de transport collectif fait partie intégrante de la solution.

« Le transport collectif est la colonne vertébrale de la mobilité durable sur notre territoire. C'est en bâtissant un réseau de transport collectif fort, armé à une offre de mobilité durable diversifiée, que nous pourrions véritablement influencer les habitudes de mobilité de la population lavalloise. »



Vincent Dionne,
chef, Développement
et données massives,
planification et développement

Quelques bons coups de 2024



Le Bureau de la transformation vers l'électrification à l'honneur

Le 23 novembre 2024, la STL a reçu un Prix Reconnaissance de l'ATUQ pour le BTE. L'impact de ce nouveau bureau interne et l'engagement exceptionnel de son équipe permettent à la STL de réaliser sa mission et de propulser le déploiement de son parc d'autobus tout électriques.

Le paiement sans contact dans le TA remarqué au Grand prix d'excellence en transport

L'initiative du paiement sans contact pour la clientèle du transport adapté a été sélectionnée parmi les projets finalistes aux Grands prix d'excellence en transport de l'AQTr. Cette reconnaissance témoigne de l'approche visionnaire et de l'audace de la STL en tant que société de transport qui a à cœur d'améliorer sans cesse le transport public.

De bons résultats pour le Défi sans auto solo

Parallèlement à sa journée à 1\$, la STL invite annuellement son personnel à participer au Défi sans auto solo durant tout le mois de septembre. Cette compétition amicale entre les entreprises et les institutions de toutes les régions du Québec a pour objectif de réduire les déplacements individuels en automobile. À l'occasion de sa 16^e édition, l'initiative a mobilisé 29 employé-es de la STL, qui ont parcouru collectivement un total de 1253 km dans des modes de transport durables, ce qui équivaut à une réduction de 262 kg de GES.

Nos résultats

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

Engagée à offrir à sa clientèle un service de transport collectif de qualité, performant, innovant et évoluant selon les besoins en mobilité, la STL se dote d'outils pour mesurer ses accomplissements et sa performance. Chaque année, elle suit ses résultats en fonction des cibles établies dans son plan stratégique 2023-2025.

Outre la mesure de l'achalandage, de la ponctualité et de la satisfaction de la clientèle, sont notamment évaluées la productivité et la qualité du service à la clientèle. La description, la méthode de calcul et les explications détaillées de chaque indicateur sont accessibles sur le site Web de la STL.

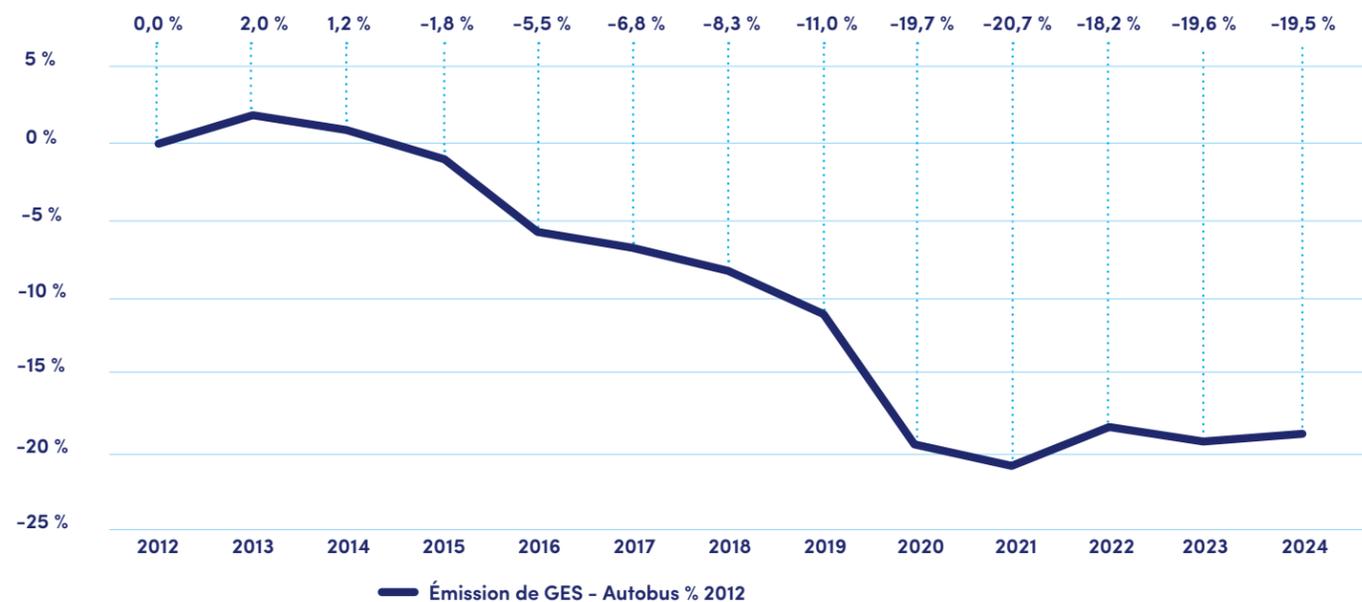
<https://stlaval.ca/a-propos/diffusion/indicateurs>

Indicateurs de performance

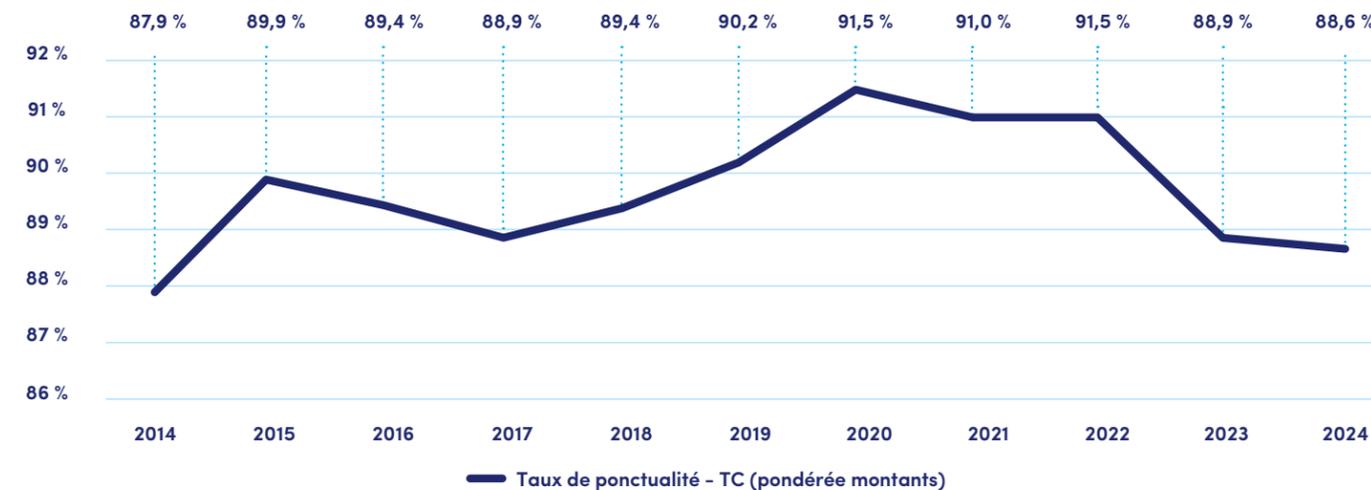
Accroissement de l'offre de service depuis 2012



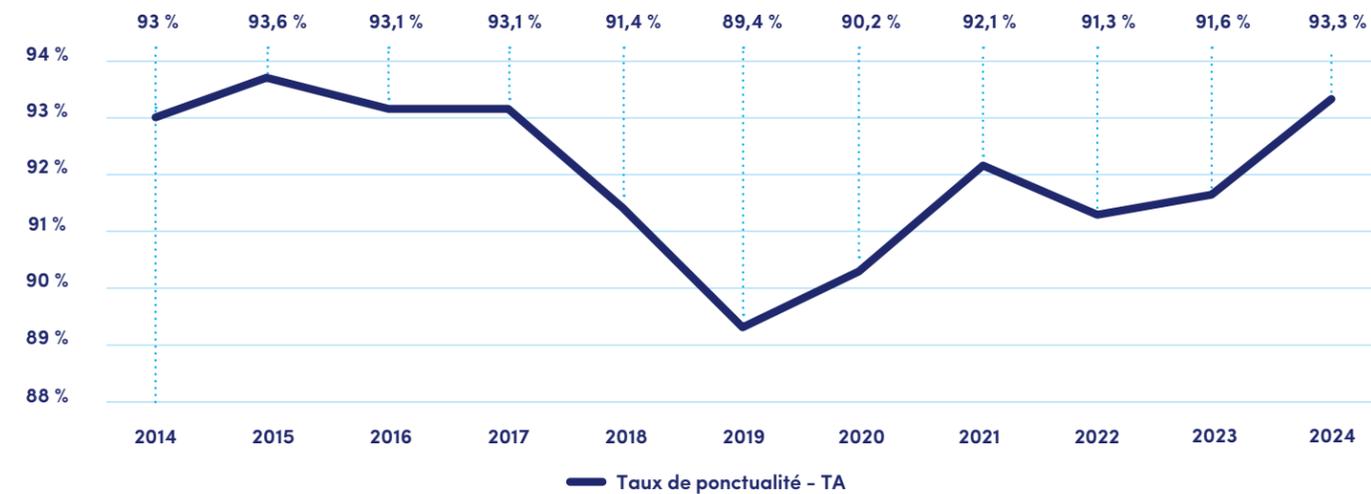
Taux d'émission de GES par 100 km parcourus



Ponctualité du service de transport régulier

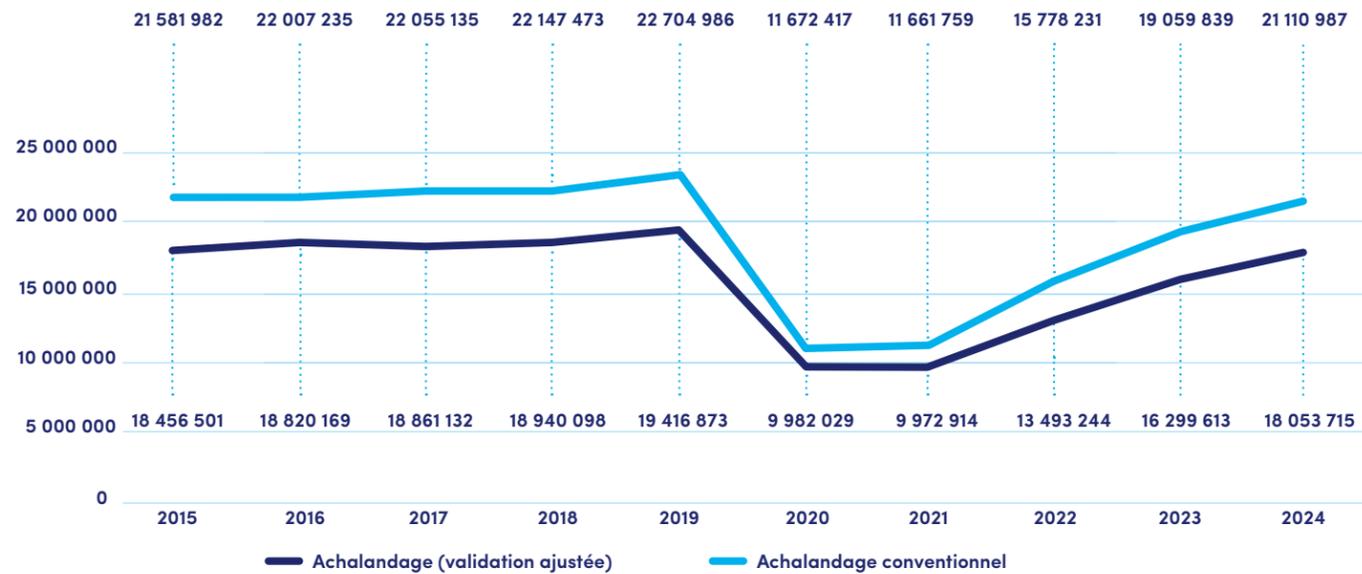


Ponctualité du service de transport adapté

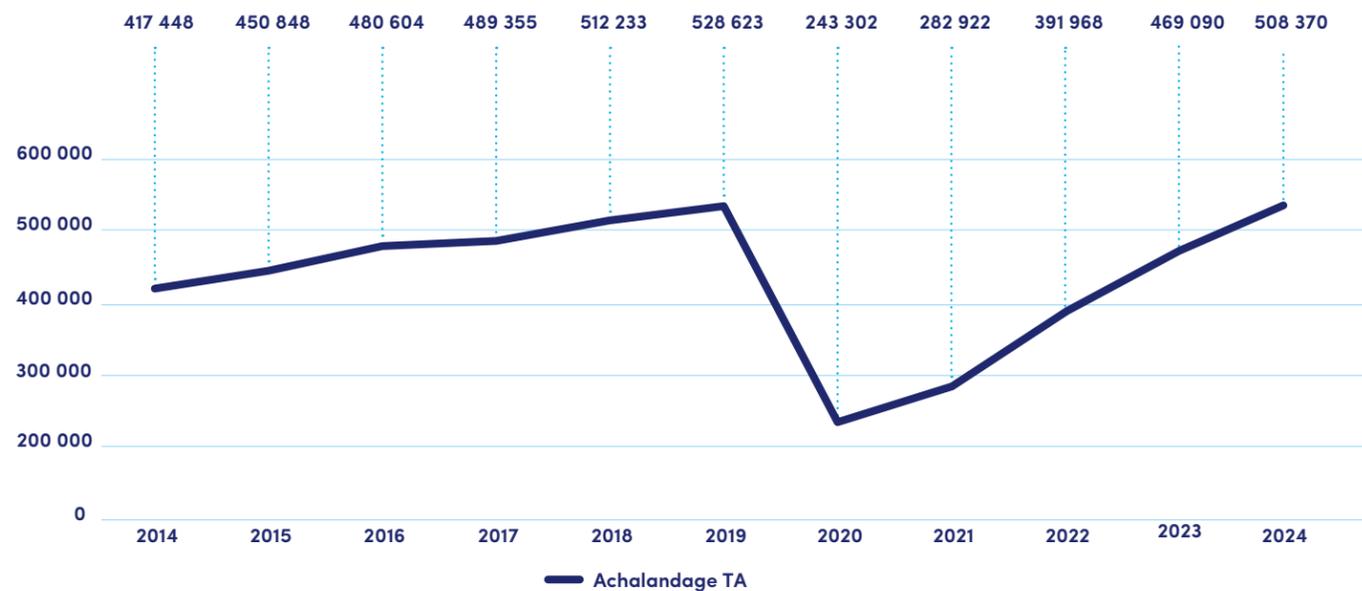


Indicateurs de performance

Achalandage du service de transport régulier (en nombre de déplacements)



Achalandage du service de transport adapté (en nombre de déplacements)



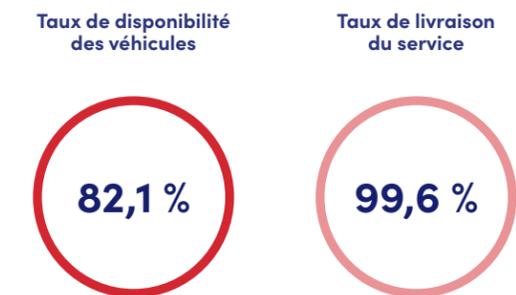
Qualité du service



Environnement



Livraison du service



Productivité



- Objectif atteint
- Objectif non atteint
- Objectif presque atteint
- Non mesuré

Gouvernance



Les membres du conseil d'administration

Le conseil d'administration de la Société de transport de Laval est composé de cinq membres du conseil municipal de la Ville de Laval, de deux membres indépendants ainsi que de deux résidents lavallois, soit un usager des services de transport en commun et un usager des services adaptés aux besoins des personnes handicapées, lesquels membres sont tous désignés par le conseil municipal de la Ville de Laval.

Dans le cadre de leur mandat, les membres du conseil d'administration ont plusieurs responsabilités, dont :

- Administrer et effectuer un suivi général de la STL, afin de s'assurer du respect de sa mission de même que des lois et règlements applicables.
- Fournir les orientations stratégiques et se prononcer sur les enjeux stratégiques, notamment quant à l'offre de service de transport, l'organisation des services et les contrats conclus par la STL.
- Contribuer activement aux discussions et décisions du conseil d'administration en partageant leur expertise avec les autres administrateurs, notamment par rapport à l'ensemble des modes de transport collectif, la mobilité durable, la qualité et la performance du service de transport collectif et les besoins de la communauté lavalloise.
- Assurer une gestion compétente des risques reliés à l'exploitation d'une société de transport en commun en pleine expansion.
- Approuver le budget annuel et adopter les politiques du conseil d'administration.



Jocelyne Frédéric-Gauthier
Présidente et conseillère municipale d'Auteuil



Vasilios Karidogiannis
Vice-président et conseiller municipal de l'Abord-à-Plouffe



Aline Dib
Administratrice et conseillère municipale de Saint-Martin



Pierre Brabant
Administrateur et conseiller municipal de Vimont



Seta Topouzian
Administratrice et conseillère municipale de Renaud



Saad Chafki
Membre du conseil, représentant des clients du transport régulier



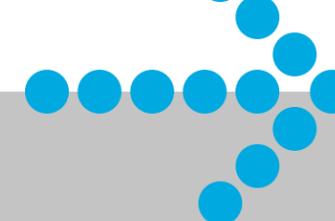
Dory Jade
Administrateur, représentant des usagers du transport adapté



Suzanne Savoie
Administratrice et présidente du comité d'audit et des finances



Mélanie Martel
Administratrice et présidente du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines



Comités statutaires

1. Comité d'audit et des finances

Composition et mandat

Le comité est formé de quatre membres, soit trois qui sont choisis parmi les membres du conseil d'administration, dont un membre du conseil désigné à titre d'« indépendant », et un qui est une personne externe à la STL sans droit de vote.

Membres du CA

Mme Suzanne Savoie
Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier
M. Dory Jade

Membre externe

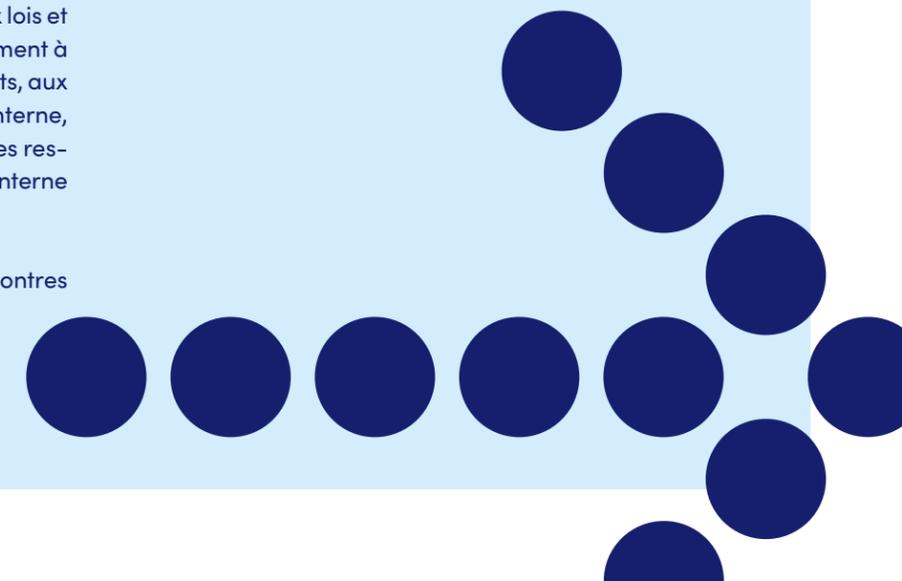
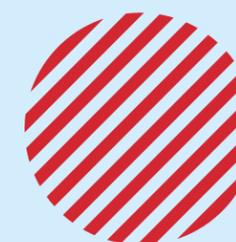
M. Jean-François Bédard

Le comité a pour mandat de veiller à une saine gouvernance financière de la STL et à la conformité aux lois et règlements applicables. Il s'intéresse principalement à l'intégrité de l'information financière, aux budgets, aux états financiers, aux mécanismes de contrôle interne, à la gestion des risques, à la gestion optimale des ressources financières ainsi qu'à la fonction d'audit interne et externe.

Le comité d'audit et des finances a tenu huit rencontres en 2024.

Rémunération des membres du conseil d'administration en 2024

Nom	Titre	Revenu d'emploi 2024	Assurances vie et santé	Régime de retraite
Jocelyne Frédéric-Gauthier	Présidente	44 609,34 \$	- \$	7 231,03
Vasilios Karidogiannis	Vice-président	22 962,88 \$	- \$	3 722,18 \$
Suzanne Savoie	Administratrice	29 122,63 \$	- \$	- \$
Mélanie Martel	Administratrice	26 122,63 \$	- \$	- \$
Dory Jade	Administrateur	22 722,63 \$	- \$	- \$
Aline Dib	Administratrice	21 927,23 \$	- \$	3 554,38 \$
Michel Reeves	Administrateur	6 174,28 \$	- \$	- \$
Pierre Brabant	Administrateur	20 427,23 \$	- \$	3 311,23 \$
Seta Topouzian	Administratrice	19 927,23 \$	- \$	3 230,18 \$
Saad Chafki	Administrateur	14 461,73 \$	- \$	- \$



2. Comité gouvernance, éthique et ressources humaines

Composition et mandat

Le comité est formé de quatre membres, soit trois qui sont choisis parmi les membres du conseil d'administration, dont un membre du conseil désigné à titre d'« indépendant », et un qui est une personne externe à la STL sans droit de vote.

Membres du CA

Mme Mélanie Martel
Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier
Mme Aline Dib

Membre externe

Mme Marie-Michèle Girard

Ce comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gouvernance et d'éthique ainsi qu'en matière de gestion des ressources humaines à la STL et de formuler les recommandations appropriées en regard de ces aspects.

Le comité gouvernance, éthique et ressources humaines a tenu cinq rencontres en 2024.

Rémunération des cinq dirigeant·es de la STL les mieux rémunéré·es en 2024

Nom	Titre	Revenu d'emploi et avantages imposables*	Assurances vie et santé	Régime de retraite	N ^{bre} de semaines de vacances selon contrat de travail
Josée Roy	Directrice générale	280 037,31 \$**	7 008,12 \$	26 219,60 \$	7
Kathy Dumortier	Directrice général adjointe	237 246,99 \$	6 819,32 \$	21 956,05 \$	6
Christine Gauvreau	Directrice exécutive	221 703,65 \$	6 763,68 \$	20 669,98 \$	6
Pierre Savage	Directeur exécutif	220 011,89 \$	6 760,96 \$	20 658,45 \$	5
Lynn Boivin	Directrice principale	207 307,91 \$	202,12 \$	1 258,42 \$	5

* La rémunération présentée comprend une semaine de salaire supplémentaire, soit 53 semaines rémunérées au lieu de 52 pour une année normale.

**Première année complète au poste de directrice générale

Les membres du comité de direction



Josée Roy
Directrice générale



Kathy Dumortier
Directrice générale adjointe,
Stratégie, projets et trésorière



Pierre Savage
Directeur exécutif,
Exploitation



Silvana Cutrone
Directrice principale,
Transport et qualité du service



Louis Szabo
Directeur principal,
Infrastructures



Julie Tremblay
Directrice principale,
Communications et expérience client



Christine Gauvreau
Directrice exécutive,
Expérience client



Jean-François Trudel
Directeur principal,
Ressources humaines



Mélanie St-Pierre
Directrice principale,
Entretien et ingénierie



Katlyne Amyot
Directrice principale,
Budget et finances



Djénane Laurent
Directrice principale,
Gestion de portefeuilles



Marie-Noëlle Legault
Directrice principale,
Affaires juridiques et
secrétaire corporative



Ionela Chiriac
Directrice principale,
Technologies de l'information



Sylvain Boudreau
Directeur principal,
Planification et développement



Pascal Ouellette
Directeur principal,
Bureau de la transformation
vers l'électrification



Nicholas Larocque
Directeur,
Approvisionnement
et gestion du matériel

États financiers 2024



États financiers 2024

TABLES DES MATIÈRES

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE.....	91
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	92
ÉTAT DES RÉSULTATS.....	95
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE.....	96
ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATIONS.....	97
ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE.....	98
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE	99
NOTES COMPLÉMENTAIRES	100
ANNEXE A – DETTE À LONG TERME.....	125
ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET	126
ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	127
ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES	128
ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ.....	129

États financiers 2024

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

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

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

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

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

Laval, Québec
Le 31 mars 2025

Directrice générale



Josée Roy

Directrice générale adjointe et trésorière
Stratégie, projets, et trésorerie



Kathy Dumortier, CPA

États financiers 2024



Rapport de l'auditeur indépendant

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

Raymond Chabot
Grant Thornton S.E.N.C.R.L.
Bureau 2000
600, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec)
H3B 4L8

T 514 878-2691

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la Société de transport de Laval (ci-après « la société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2024 et l'état des résultats, l'état des gains et pertes de réévaluations, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables, et les autres renseignements complémentaires.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2024 ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluations, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observations – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que la société inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et présentées aux pages 40, 41, 42 et 43, portent sur l'établissement de l'excédent (du déficit) de l'exercice et sur la ventilation de l'excédent (du déficit) accumulé à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

États financiers 2024

Autre point

Nous avons également émis un rapport des auditeurs indépendants comportant une opinion non modifiée signé en date du 31 mars 2025 relativement aux états financiers de la société dans le format prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH).

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

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

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

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

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

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

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

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

États financiers 2024

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

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

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

Montréal
Le 31 mars 2025

États financiers 2024

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2024

	Notes	2024 Budget	2024 Réel	2023 Réel
		\$	\$	\$
REVENUS				
Fonctionnement				
Revenus provenant de l'ARTM		170 904 609	176 103 973	167 832 306
Contrat de gestion déléguée		8 953 546	8 650 005	8 184 620
Transferts du gouvernement du Québec et du Canada	5	2 127 926	1 065 052	1 077 494
Autres revenus	6	9 999 865	2 189 785	2 626 717
		191 985 946	188 008 815	179 721 137
Investissement				
Transferts du gouvernement du Québec et du Canada	5	178 850 312	41 192 160	137 632 288
		370 836 258	229 200 975	317 353 425
CHARGES				
Transport régulier		133 251 087	131 909 954	126 429 802
Administration générale		25 477 682	25 168 743	26 282 574
Transport adapté		16 525 103	16 299 520	13 912 397
Contrats de gestion déléguée		8 953 546	8 650 005	8 184 620
Frais de financement		4 654 912	3 098 399	3 111 099
Dépenses imprévues		2 586 083	-	-
Cession d'immobilisations		-	69 113	1 489 235
Amortissement		21 634 000	21 875 571	24 484 763
		213 082 413	207 071 305	203 894 490
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		157 753 845	22 129 670	113 458 935
Excédent accumulé au début de l'exercice			291 203 575	177 744 640
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			313 333 245	291 203 575

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

États financiers 2024

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2024

	Notes	2024	2023
		\$	\$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		54 697 989	111 111 734
Débiteurs	7	18 872 007	16 486 207
Transferts à recevoir	8	78 462 252	73 322 716
Actif au titre des avantages sociaux futurs	13	4 239 300	5 005 300
Instruments financiers dérivés		356 048	1 751
		156 627 596	205 927 708
PASSIFS FINANCIERS			
Emprunts temporaires	9	18 054 459	356 892
Créditeurs et frais courus	10	59 545 798	43 095 459
Revenus perçus d'avance	11	6 199 398	65 042
Dette à long terme	12	68 594 288	86 604 516
Passif au titre des avantages sociaux futurs	13	21 509 900	20 405 800
Passif au titre d'obligation de mise hors service (OMHS)	14	5 632 604	1 737 635
		179 536 447	152 265 344
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE)		(22 908 851)	53 662 364
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	15	329 250 530	230 599 317
Stocks de fournitures		5 474 443	5 415 169
Autres actifs non financiers	16	1 873 171	1 528 476
		336 598 144	237 542 962
EXCÉDENT ACCUMULÉ		313 689 293	291 205 326
Engagements	17		
Droits contractuels et actifs éventuels	18		

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

États financiers 2024

ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATIONS

Au 31 décembre 2024

	2024	2023
	Réel	Réel
	\$	\$
Gains de réévaluation cumulés au début de l'exercice	1 751	4 997 580
Gains (pertes) de réévaluation non réalisé(e)s	210 461	(738 754)
Montant reclassé dans l'état des résultats	143 836	(4 257 075)
Gains (Pertes) de réévaluation nets de l'exercice	354 297	(4 995 829)
Gains de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice	356 048	1 751

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

États financiers 2024

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2024

	Notes	2024	2023
		\$	\$
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		22 129 670	113 458 935
Variation des immobilisations			
Acquisitions	15	(120 619 307)	(60 337 154)
Produit de cession		23 410	21 824
Amortissement des immobilisations	15	21 875 571	24 484 763
Perte sur cession d'immobilisations		69 113	1 489 235
		(98 651 213)	(34 341 332)
Variation des stocks de fournitures		(59 274)	(373 788)
Variation des autres actifs non financiers		(344 695)	780 089
		(403 969)	406 301
Gains (Pertes) de réévaluation nets (nettes) de l'exercice		354 297	1 751
VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS (DE LA DETTE NETTE)		(76 571 215)	79 525 655
Dette nette au début de l'exercice		53 662 364	(25 863 291)
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE) À LA FIN DE L'EXERCICE		(22 908 851)	53 662 364

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

États financiers 2024

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2024

	2024	2023
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	22 129 670	113 458 935
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	21 875 571	24 484 763
Charge de désactualisation	230 055	58 761
Perte sur cession d'immobilisations	69 113	1 489 235
	44 304 409	139 491 694
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(2 385 800)	(1 662 111)
Transferts à recevoir	(5 139 536)	1 866 190
Stocks de fournitures	(59 274)	(373 788)
Créditeurs et frais courus	(973 170)	4 205 043
Revenus perçus d'avance	6 134 356	(32 040)
Actif au titre des avantages sociaux futurs	766 000	1 006 600
Passif au titre des avantages sociaux futurs	1 104 100	1 118 100
Autres actifs non financiers	4 236	288 661
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	43 755 321	145 908 349
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(99 530 884)	(51 948 577)
Dépôt pour l'achat d'autobus	(840 359)	-
Dépôt pour l'achat d'immobilisations autre que les autobus	491 428	491 428
Produit de cession	23 410	21 824
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(99 856 405)	(51 435 325)
Activités de financement		
Variation des emprunts temporaires	17 697 567	356 892
Émission de dettes à long terme	2 918 000	7 333 516
Remboursement de la dette à long terme	(20 928 228)	(26 306 000)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(312 661)	(18 615 592)
Augmentation (Diminution) nette de l'encaisse	(56 413 745)	75 857 432
Encaisse au début de l'exercice	111 111 734	35 254 302
Encaisse à la fin de l'exercice	54 697 989	111 111 734

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

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

1. Statut de l'organisme municipal

La Société de transport de Laval (ci-après la Société) est constituée en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., chapitre S-30.01). Elle exploite une entreprise qui a pour responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun sur le territoire de la Ville de Laval.

La Société est exonérée d'impôt sur le revenu des sociétés selon le paragraphe 149 (1) (c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et selon l'article 984 de la *Loi sur les impôts du Québec*.

2. Sommaire des principales méthodes comptables

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

Les principales méthodes comptables utilisées sont les suivantes :

a) Méthode de comptabilité

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

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

b) Estimations comptables

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

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

2. Sommaire des principales méthodes comptables (Suite)

c) Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l'entente signée le 1^{er} février 2024, la rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) correspond aux coûts réels des prestations du service de transport collectif sur le territoire de la Société. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes.

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

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

Les autres revenus sont comptabilisés lorsque sont constatés aux résultats progressivement, au fur et à mesure que l'obligation de services est remplie, mais uniquement jusqu'à concurrence des avantages économiques futurs que la Société s'attend à recevoir.

d) Actifs financiers

Sauf indications contraires, les actifs financiers sont comptabilisés au coût.

Instruments financiers dérivés

La Société utilise périodiquement des contrats de swaps sur marchandises pour se protéger des fluctuations du prix du carburant. La Société n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

Les swaps sur marchandise sont évalués à la juste valeur. Les variations de la juste valeur sont constatées à l'état des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce que ces instruments se réalisent, le gain ou la perte est alors reclassé dans l'état des résultats avec la charge relative à l'élément couvert.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

2. Sommaire des principales méthodes comptables (Suite)

e) Charges, actif 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 ;
- 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 actuariels et pertes actuarielles non amortis et nets 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.

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

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

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

2. Sommaire des principales méthodes comptables (Suite)

f) Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Un passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est comptabilisé lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- Il existe une obligation juridique obligeant la Société à engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle ;
- L'opération ou l'événement passé à l'origine du passif est survenu ;
- Il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés ;
- Il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause.

Le passif comprend les coûts directement attribuables aux activités de mise hors service de l'immobilisation corporelle, y compris les activités au titre du fonctionnement, de l'entretien et de la surveillance après la mise hors service.

Lors de la comptabilisation initiale d'un passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'une immobilisation corporelle, la Société comptabilise un coût de mise hors service en augmentation du coût de l'immobilisation corporelle (ou de la composante) en cause du même montant que le passif. Le coût de mise hors service est ainsi comptabilisé en charges sur la durée de vie de l'immobilisation corporelle (ou de la composante) en cause, conformément à la méthode et à la durée d'amortissement de cette immobilisation.

Le passif est révisé annuellement à partir de la meilleure information disponible à la date des états financiers. Lorsque l'immobilisation corporelle en cause fait l'objet d'un usage productif, la variation annuelle est constatée aux résultats de l'exercice lorsqu'elle résulte de l'écoulement du temps ou en ajustement du coût de l'immobilisation corporelle en cause lorsqu'elle résulte d'une révision de l'échéancier, du montant des flux de trésorerie non actualisés estimatifs ou d'une révision du taux d'actualisation. Toute modification apportée à l'évaluation des obligations liées à la mise hors service d'une immobilisation corporelle ne faisant plus l'objet d'un usage productif est comptabilisée en tant que charges dans la période où elle survient.

g) Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

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

- Avantages sociaux futurs :
 - Pour le déficit constaté initialement au 1er janvier 2007, dans le cas des régimes non capitalisés : le déficit n'est pas amorti ;
 - À titre de mesure d'allègement, pour l'excédent de la charge de fonctionnement sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés : aucun amortissement n'est constaté ;
 - Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (OMHS) : amorties lorsque les coûts pour la mise hors service d'immobilisations seront engagés.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

2. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

h) Actifs non financiers

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

Immobilisations

Coût et amortissement

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

	<u>Méthode</u>	<u>Durée / Taux</u>
Infrastructures	Linéaire	10 à 40 ans
Bâtiments	Linéaire	40 ans
Véhicules	Dégressif	22 % et 30 %
Systèmes technologiques et ameublement	Linéaire	4 à 15 ans
Machinerie, outillage et équipements	Linéaire	5 à 15 ans

- Les coûts de mise hors service d'immobilisations corporelles capitalisées dans la catégorie des bâtiments sont amortis sur une période de 5 à 29 ans.
- Les coûts de mise hors service d'immobilisations corporelles capitalisées dans la catégorie de machinerie, outillage et équipements sont amortis sur une période de 4 ans.

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

Réduction de valeur

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

Stocks de fournitures

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

Autres actifs non financiers

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

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

3. Modifications de méthodes comptables

Revenus

Au cours de l'exercice, la Société a adopté les normes du chapitre SP 3400, « Revenus », du Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public. Ce chapitre établit des exigences différenciées en matière de comptabilisation en ce qui a trait aux revenus issus des opérations qui comportent des obligations de prestation (appelées « opérations avec contrepartie ») et à ceux issus des opérations sans obligation de prestation (appelées « obligations sans contrepartie ») ainsi qu'aux informations à fournir à leur sujet.

Le chapitre définit une obligation de prestation comme étant une promesse exécutoire de fournir des biens ou des services précis à un payeur en particulier. Le revenu tiré d'une opération avec contrepartie est constaté lorsque la Société remplit (ou à mesure qu'elle remplit) l'obligation de prestation en fournissant les biens ou les services promis au payeur.

Les revenus tirés d'une opération sans contrepartie sont constatés lorsque la Société a le pouvoir de revendiquer ou de prélever une entrée de ressources économiques et qu'elle relève une opération passée ou un événement passé qui est à l'origine d'un actif.

Pour les opérations avec contrepartie, la Société doit déterminer quels biens ou services (ou quels groupes de biens ou de services) sont distincts et doivent, par conséquent, être traités séparément. Lorsque la Société détermine qu'il y a plus d'une obligation de prestation pour une même opération, elle doit utiliser une méthode de répartition du prix de la transaction. Pour ce faire, elle utilise le prix de vente spécifique des biens ou des services attribués à chacune des obligations de prestation lorsque celui-ci est connu; dans le cas contraire, elle procède à une estimation à l'aide des informations dont elle dispose pour effectuer cette répartition.

Conformément aux dispositions transitoires, ces exigences, applicables aux exercices ouverts à compter du 1er avril 2023, ont fait l'objet d'une application rétroactive. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a eu aucune incidence sur les états financiers de la Société.

4. Encaisse

Les intérêts payés au cours de l'exercice s'élevaient à 3 098 399 \$ (3 111 099 \$ en 2023). Les intérêts reçus au cours de l'exercice s'élevaient à 357 945 \$ (933 635 \$ en 2023).

Les sommes affectées comprises dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie sont associés aux réserves financières relatives aux surplus affectés, aux fonds réservés pour le fonds de roulement et aux soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

5. Transferts des gouvernements du Québec et du Canada

	2024	2024	2023
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Financement (intérêts sur la dette à long terme)	2 127 926	1 065 052	1 077 494
Investissement			
Immobilisations	178 850 312	41 192 160	137 632 288
	180 978 238	42 257 212	138 709 782

6. Autres revenus

	2024	2024	2023
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Publicité	1 290 000	1 722 065	1 570 550
Revenus d'intérêts	690 000	357 945	933 635
Activités accessoires et autres revenus	8 019 865	109 775	122 532
	9 999 865	2 189 785	2 626 717

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

7. Débiteurs

	2024	2023
	\$	\$
Autorité régionale de transport métropolitain	13 401 088	12 049 650
Taxes à la consommation	3 590 732	2 169 816
Ville de Laval	-	21 150
Autres	1 880 187	2 245 591
	18 872 007	16 486 207

8. Transferts à recevoir

	2024	2023
	\$	\$
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme ^(a)	35 613 659	50 018 623
Immobilisations	8 171 563	4 506 387
Autres	243 750	302 265
Gouvernement du Canada		
Immobilisations	34 433 280	18 495 441
	78 462 252	73 322 716

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

9. Emprunts temporaires

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 15 000 000 \$ auprès de la Banque Royale du Canada, au taux préférentiel de 5,45% (7,2% au 31 décembre 2023) et renégociable annuellement. Aux 31 décembre 2023 et 2024, la marge de crédit était inutilisée.

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 79 065 692 \$ auprès de Financement Québec au taux moyen des bons du Trésor du Québec à 3 mois majorée de 0,02%, soit 3,14% (5,2% en 2023), lui permettant de financer temporairement ses projets inscrits au plan d'immobilisation en transport collectif et en attente d'une lettre d'autorisation finale. Au 31 décembre 2024, le montant utilisé s'élevait à 18 054 459 \$ (356 892 \$ en 2023).

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

10. Crédoiteurs et frais courus

	2024	2023
	\$	\$
Salaires et charges sociales	19 876 670	19 945 128
Fournisseurs et frais courus	25 820 679	19 543 009
Intérêts courus de la dette à long terme	421 185	492 169
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	13 427 264	3 115 153
	59 545 798	43 095 459

11. Revenus perçus d'avance

	2024	2023
	\$	\$
Transfert reporté	6 093 970	-
Autres	105 428	65 042
	6 199 398	65 042

12. Dette à long terme

	2024	2023
	\$	\$
Obligations		
Taux d'intérêt variant de 1,1 % à 5,5 % (1,1 % à 5,5 % en 2023)		
Échéant de mai 2025 à novembre 2044	68 594 288	86 604 516

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

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

12. Dette à long terme (suite)

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

	Année	Capital	Intérêts
		\$	\$
	2025	15 390 228	1 682 564
	2026	12 661 228	1 737 219
	2027	9 504 228	1 767 615
	2028	7 280 228	1 360 096
	2029	6 156 876	1 008 085
	1 à 5 ans	50 992 788	7 555 578
	6 à 10 ans	14 053 500	1 860 450
	11 ans et plus	3 548 000	881 450
		68 594 288	10 297 478

13. Actif et passif au titre des avantages sociaux futurs

a) Description générale des régimes d'avantages sociaux

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

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

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

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

13. Actif et passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

a) Description générale des régimes d'avantages sociaux (suite)

L'évaluation la plus récente de ces régimes à prestations déterminées aux fins de la comptabilisation a été effectuée au 31 décembre 2021.

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

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

b) Actif (Passif) au titre des avantages sociaux futurs

	2024	2023
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	4 239 300	5 005 300
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	(21 509 900)	(20 405 800)
c) Charge de l'exercice		
	2024	2023
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	3 067 600	3 220 300
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	1 882 800	1 876 100
Régime de retraite à cotisations déterminées	5 892 898	5 806 631
Régime de retraite des élus municipaux	21 049	22 939
	10 864 347	10 925 970

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

13. Actif et 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	
	2024	2023	2024	2023
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	84 772 200	81 610 200	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(85 934 000)	(82 761 300)	(18 185 200)	(16 394 900)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(1 161 800)	(1 151 100)	(18 185 200)	(16 394 900)
Pertes actuarielles non amorties	5 401 100	6 156 400	(3 324 700)	(4 010 900)
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	4 239 300	5 005 300	(21 509 900)	(20 405 800)

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	
	2024	2023	2024	2023
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	4 418 500	4 254 400	1 039 400	1 751 800
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	-	-	-	(758 000)
Cotisations salariales des employés	(2 211 100)	(2 120 500)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	809 400	1 034 000	59 300	158 400
Charge de l'exercice excluant les intérêts	3 016 800	3 167 900	1 098 700	1 152 200
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	4 607 900	4 455 500	784 100	723 900
Rendement espéré des actifs	(4 557 100)	(4 403 100)	-	-
Charge d'intérêts nette	50 800	52 400	784 100	723 900
Charge de l'exercice	3 067 600	3 220 300	1 882 800	1 876 100
Montants versés par l'employeur	2 301 600	2 213 700	778 700	758 000

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

13. Actif et passif au titre des avantages sociaux futurs (Suite)

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

	2024	2023
	\$	\$
Actif au début de l'exercice	5 005 300	6 011 900
Charge de l'exercice	(3 067 600)	(3 220 300)
Cotisations versées par l'employeur	2 301 600	2 213 700
Actif à la fin de l'exercice	4 239 300	5 005 300

Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs

	2024	2023
	\$	\$
Passif au début de l'exercice	(20 405 800)	(19 287 700)
Charge de l'exercice	(1 882 800)	(1 876 100)
Prestations ou primes versées par l'employeur	778 700	758 000
Passif à la fin de l'exercice	(21 509 900)	(20 405 800)

g) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2024	2023	2024	2023
	\$	\$	\$	\$
Solde au début de l'exercice	81 610 200	78 237 500	-	-
Rendement prévu des actifs des régimes	4 557 100	4 403 100	-	-
Pertes actuarielles sur le rendement des actifs des régimes	(1 129 500)	(2 370 500)	-	-
Cotisations de l'employeur	2 301 600	2 213 700	-	-
Cotisations des employés	2 211 100	2 120 500	-	-
Prestations versées	(4 778 300)	(2 994 100)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	84 772 200	81 610 200	-	-
Juste valeur des actifs des régimes	86 819 100	76 784 900	-	-

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

13. Actif et passif au titre des avantages sociaux futurs (Suite)

h) Obligation au titre des prestations constituées

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2024	2023	2024	2023
	\$	\$	\$	\$
Solde au début de l'exercice	82 761 300	79 416 000	16 394 900	15 139 900
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	4 418 500	4 254 400	1 039 400	993 800
Prestations versées	(4 778 300)	(2 994 100)	(778 700)	(758 000)
Intérêts débiteurs sur obligation	4 607 900	4 455 500	784 100	723 900
Perte (gain) survenu(e) dans l'exercice sur l'obligation	(1 075 400)	(2 370 500)	745 500	295 300
Solde à la fin de l'exercice	85 934 000	82 761 300	18 185 200	16 394 900

i) 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	
	2024	2023	2024	2023
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	5,78%	5,43%	4,00%	4,60%
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	5,80%	5,45%	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	5,69%	5,69%
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	3,57%	3,57%
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s. o.	s. o.	2040	2040

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

13. Actif et passif au titre des avantages sociaux futurs (Suite)

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

Depuis la sanction de la *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* (L.Q.2014, chapitre 15) le 5 décembre 2014 (ci-après la « Loi RRSM »), des requêtes introductives d'instance en déclaration d'inconstitutionnalité et en nullité de la loi ont été déposées devant la Cour supérieure du Québec.

Dans un jugement rendu le 9 juillet 2020, la Cour supérieure du Québec a déclaré inconstitutionnelles les dispositions relatives à la suspension de l'indexation automatique des rentes des retraités prévues par cette loi. La Cour a cependant déclaré constitutionnelles les dispositions de la même loi visant les participants actifs. Ce jugement de première instance a été contesté par les parties.

Dans un jugement rendu le 10 mai 2023, la Cour d'appel du Québec confirmait à toutes fins utiles les jugements de la Cour supérieure du Québec tant en ce qui concerne les dispositions touchant les retraités que celles touchant les participants actifs.

Suivant le jugement de la Cour d'appel du Québec, des demandes d'autorisations d'en appeler de ces décisions ont été logées auprès de la Cour suprême du Canada et le 11 avril 2024, cette dernière a indiqué son refus d'entendre celles-ci.

Malgré ces récentes décisions, il importe de rappeler que la cause était scindée en deux parties distinctes : d'abord établir si les dispositions de la Loi sont constitutionnelles, ensuite établir les modalités réparatrices. Les jugements rendus à ce jour ne portent que sur la première partie.

Puisque les modalités réparatrices sont attendues à l'égard du rétablissement de l'indexation suspendue des retraités au sens de la Loi RRSM, l'impact, le cas échéant, sera reconnu lorsque le jugement sur celles-ci sera rendu.

Rappelons toutefois que, dans le contexte de la Société, l'indexation automatique des retraités au sens de la Loi RRSM n'a pas été abolie.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

14. Autres passifs

Passifs au titre des obligations de mise hors service

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de la Société concernent principalement les activités de désamiantage de ses bâtiments et le démantèlement de réservoirs contenant des produits pétroliers.

L'existence de telles obligations n'implique cependant pas l'obligation d'effectuer des travaux immédiats. Le moment auquel il est prévu que les travaux requis seront réalisés correspond à la période d'actualisation du passif, cette durée pouvant dans certains cas être différente de la période d'amortissement des immobilisations liées aux obligations.

Évolution des obligations liées à la mise hors service des réservoirs hydrocarbures et d'immobilisations contenant de l'amiante

	2024	2023
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	1 737 635	1 678 874
Révision d'estimations	816 067	-
Nouvelles obligations liées à la mise hors service (OMHS)	2 848 847	-
Charge de désactualisation	230 055	58 761
Solde à la fin de l'exercice	5 632 604	1 737 635

Les charges estimatives totales relatives aux activités de démantèlement des réservoirs totalisent 1 522 706\$ et les charges estimatives pour réaliser les travaux de désamiantage au 31 décembre 2024 et inclus dans l'évaluation du passif s'élèvent à 4 109 898 \$ (947 040 \$ pour le démantèlement des réservoirs et 790 595 \$ pour les travaux de désamiantage au 31 décembre 2023).

Principales hypothèses utilisées

	Hydrocarbures	Amiante
Taux d'actualisation	3,65 %	3,65 %
Période d'actualisation ^(a)	4 ans	5 à 29 ans
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

^(a) La période d'actualisation présentée tient compte de la durée estimative des travaux de mise hors service d'immobilisations, qui s'échelonne en général sur une période d'un an. Les coûts estimés pour réaliser les travaux de mise hors service d'immobilisations au 31 décembre 2024 et inclus dans l'évaluation du passif s'élèvent à 1 640 637 \$ pour les hydrocarbures et à 6 607 848 \$ pour l'amiante.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

15. Immobilisations

	<u>Solde au début</u>	<u>Addition</u>	<u>Cession / Ajustements</u>	<u>Solde à la fin</u>
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	25 126 710	-	-	25 126 710
Bâtiments	84 090 024	4 962 578	-	89 052 602
Véhicules	267 149 189	40 262	12 965 073	254 224 378
Systèmes technologiques et ameublement	33 846 086	1 827 795	2 511 978	33 161 903
Machinerie, outillage et équipements	34 040 495	1 847 613	396 326	35 491 782
Terrains	6 876 733	-	-	6 876 733
	451 129 237	8 678 248	15 873 377	443 934 108
Immobilisations en cours	72 823 472	111 941 059	-	184 764 531
	<u>523 952 709</u>	<u>120 619 307</u>	<u>15 873 377</u>	<u>628 698 639</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	10 789 016	1 374 036	-	12 163 052
Bâtiments	31 329 001	2 465 437	-	33 794 438
Véhicules	204 223 519	13 894 536	12 872 550	205 245 505
Systèmes technologiques et ameublement	27 437 888	1 966 172	2 511 978	26 892 082
Machinerie, outillage et équipements	19 573 968	2 175 390	396 326	21 353 032
	<u>293 353 392</u>	<u>21 875 571</u>	<u>15 780 854</u>	<u>299 448 109</u>
Valeur comptable nette	<u>230 599 317</u>			<u>329 250 530</u>

Au 31 décembre 2024, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 28 459 719 \$ (11 036 210 \$ au 31 décembre 2023), sont inscrites dans les créditeurs et frais courus.

Au 31 décembre 2024, des immobilisations d'un montant de 3 664 914 \$ liées à la mise hors service d'actifs ont été ajoutées aux immobilisations (1 678 874 \$ au 31 décembre 2023).

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

16. Autres actifs non financiers

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	840 359	-
Dépôt pour l'achat d'immobilisations autre que les autobus	696 191	1 187 619
Frais payés d'avance	336 621	340 857
	<u>1 873 171</u>	<u>1 528 476</u>

17. Engagements

Au 31 décembre 2024, la Société a des engagements qui s'établissent comme suit :

a) Contrat d'acquisition d'autobus urbains électriques

Par l'entremise du processus d'achat unifié regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), la Société de transport de Montréal (STM) a été mandatée pour faire l'acquisition de 94 autobus urbains 12 mètres électriques à recharge au dépôt pour la période 2023-2026. Le montant prévu pour ce contrat s'établit à 148,6 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

	Nombre	\$
2025	35	55 348 838
2026	59	93 302 326
		<u>148 651 164</u>

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 95% pour un total évalué à 141,2 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

	\$
2025	52 581 396
2026	88 637 210
	<u>141 218 606</u>

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

17. Engagements (suite)

b) Contrat d'acquisition d'autobus urbains hybrides

Par l'entremise du processus d'achat unifié regroupant les membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), la Société de transport de Montréal (STM) a été mandatée pour faire l'acquisition d'autobus hybrides à plancher surbaissé pour l'année 2025. La société s'est engagée à payer 9 028 104 \$ pour l'acquisition de 8 autobus hybrides.

Ces dépenses sont admissibles à une subvention de 75% pour un total de 6 771 078 \$, dont 6 093 970 \$ a été encaissé en 2024.

c) Contrats de services pour le transport des personnes handicapées

Dans le cadre de ses opérations de transport adapté, la Société a octroyé deux contrats de services, soit un premier en 2018 pour le transport par minibus et un second en 2011 pour le transport par taxi collectif. Le contrat pour le transport par minibus s'est terminé le 31 décembre 2023. La période de prolongation de 5 ans a été exercée. Elle a débuté le 1er janvier 2024 et se terminera le 31 décembre 2028. Le contrat pour le transport par taxi collectif peut être résilié avec un préavis de 12 mois. Les contrats totalisent une valeur de 15,9 M\$ pour l'année 2025, soit 9 M\$ pour le transport par minibus et 6,9 M\$ pour le taxi collectif.

d) Contrats d'approvisionnement en carburant

Par l'entremise du processus d'achats unifiés de l'ATUQ, la Société a mandaté la STM pour négocier des contrats d'approvisionnement en carburant auprès du fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée. La Société a également mandaté le Ministère des Finances pour négocier des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières afin d'atténuer les effets de fluctuations du prix du carburant sur le marché, et ce, jusqu'en décembre de 2026. La Société s'est engagée à payer une quantité de 10,80 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 9,1 M\$.

e) Construction du garage - Phase IV

L'agrandissement du garage est une condition essentielle d'électrification de la flotte pour la STL. La capacité maximale de ses installations est atteinte. Les activités d'électrification de sa flotte d'autobus débiteront à partir de 2025. Le projet s'étalera de 2021 à 2026.

Dans le cadre de l'agrandissement du garage, la Société a octroyé des contrats à des firmes spécialisées en construction. Les contrats ont une durée de 5 ans. L'un des contrats inclut une option de prolongation d'une durée d'un an pour l'année 2026.

La Société s'engage à payer 62,2 M\$ incluant l'option de prolongation d'un an est exercée.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

17. Engagements (suite)

e) Projet construction du garage - Phase IV (suite)

L'échéancier s'établit ainsi :

	\$
2025	<u>48 770 209</u>
2026	<u>575 933</u>
Soldes disponible applicables aux années 2025 à 2026	<u>12 875 214</u>
	<u>62 221 356</u>
Année d'option 2026	<u>8 515</u>
	<u>8 515</u>
	<u>62 229 871</u>

En outre, ces dépenses sont admissibles à des subventions de 75% pour un total évalué de 46,7 M\$.

f) Projet Sy/nergie

La STL procède au rehaussement de ses systèmes technologiques pour assurer la continuité des processus et de solution d'affaires. Le projet a été commencé en 2021. Il y a plusieurs contrats d'une durée de 2 à 5 ans. La Société s'engage à payer un montant de 7,3 M\$ et 0,2 M\$ si les périodes additionnelles sont exercées, pour un total de 7.5 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

	\$
2025	<u>2 070 154</u>
2026	<u>949 994</u>
2027	<u>511 535</u>
Soldes disponible applicables aux années 2025 à 2027	<u>3 788 080</u>
	<u>7 319 763</u>
Années d'option 2025	<u>211 287</u>
2026	<u>35 302</u>
	<u>246 589</u>
	<u>7 566 352</u>

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 75% pour un total évalué à 5,7 M\$.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

17. Engagements (suite)

g) Remplacement de la solution de paiement dans les autobus

La société a octroyé à Flowbird SAS le contrat pour une solution de paiement sans contact à bord des autobus pour une durée de 5 ans, avec la possibilité de deux options d'un an pour les années 2026 et 2027, pour une valeur totale de 0,8 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2025	<u>260 356</u>
		<u>260 356</u>
Années d'option	2026	<u>282 984</u>
	2027	<u>282 984</u>
		<u>826 324</u>

En outre les dépenses admissibles feront l'objet d'un financement de l'ARTM à 100% pour un total estimé de 0,8 M\$.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

17. Engagements (suite)

h) Élaboration d'un dossier d'opportunités pour l'axe St-Martin entre PIE-IX et Curé-Labelle

La société a octroyé à AECOM Consultants inc. pour des services professionnels pour la réalisation d'études et d'analyses techniques nécessaires à l'élaboration d'un dossier d'opportunité en vue de l'implantation d'un projet structurant de transport collectif dans l'axe du boulevard St-Martin entre Pie-IX et Curé-Labelle, pour une durée de 2 ans pour une valeur totale de 1,5 M\$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2025	<u>1 065 623</u>
	2026	<u>456 696</u>
		<u>1 522 319</u>

En outre les dépenses admissibles feront l'objet d'un financement de l'ARTM à 100% pour un total estimé de 1,5 M\$.

18. Droits contractuels et actifs éventuels

En plus des droits contractuels dans le cadre des contrats d'acquisition d'autobus urbains présentés à la note no 17 a) et 17 b), la Société a conclu des ententes à long terme pour des revenus publicitaires pour un montant de plus de 15,8 M\$.

L'échéancier des droits contractuels s'établit ainsi :

	\$
2025	<u>1 450 600</u>
2026	<u>1 508 800</u>
2027	<u>1 569 400</u>
2028	<u>1 606 000</u>
2029	<u>1 643 800</u>
2030 à 2034	<u>8 019 000</u>
	<u>15 797 600</u>

19. 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 12 décembre 2023.

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

20. 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 activités.

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

21. Instruments financiers

Politique de gestion des risques

La Société est exposée à divers risques découlant de ses instruments financiers. La gestion des risques financiers est effectuée par la direction de la Société.

Au cours de l'exercice, il n'y a eu aucune modification de politiques, de procédures et de pratiques de gestion des risques concernant les instruments financiers. Les éléments suivants fournissent une mesure des risques à la date de fin d'exercice.

Risques financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une contrepartie fasse défaut à ses obligations contractuelles. Le risque de crédit de la Société est principalement attribuable aux débiteurs, excluant les taxes à la consommation à recevoir. La Société juge que le risque de crédit afférent aux sommes à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada n'est pas important. Afin de réduire son risque de crédit, la Société analyse régulièrement le solde des débiteurs, excluant les sommes à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada, lorsque cela est nécessaire, une provision pour créances douteuses est constituée, en se basant sur leurs valeurs de réalisation estimative.

La valeur comptable des principaux actifs de la Société représente son exposition maximale au risque de crédit.

La chronologie des débiteurs, déduction faite de la provision pour créances douteuses au 31 décembre se détaille comme suit :

	2024	2023
	\$	\$
Débiteurs en souffrance		
Moins d'un an	15 281 275	14 316 391
Entre un et deux ans	-	-
Entre deux et trois ans	-	-
Plus de trois ans	-	-
Sous-total	15 281 275	14 316 391
Moins : provision pour créances douteuses	-	-
Total	15 281 275	14 316 391

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

21. Instruments financiers (suite)

Risques financiers (suite)

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que les instruments financiers varient de façon défavorable en fonction des fluctuations des taux d'intérêt, qu'ils soient à taux d'intérêt fixe ou à taux d'intérêt variable. Les instruments financiers à taux d'intérêt fixe assujettissent la Société au risque de variations de la juste valeur et ceux à taux d'intérêt variable, à un risque de flux de trésorerie.

Les instruments financiers à taux d'intérêt fixe sont les dettes à long terme. Les instruments financiers à taux d'intérêt variable sont les emprunts temporaires.

La Société n'utilise pas de dérivés financiers pour réduire son exposition au risque de taux d'intérêt.

Une augmentation ou une diminution raisonnablement possible des taux d'intérêt de 1 % (1 % au 31 décembre 2023) n'aurait pas d'incidence significative sur l'excédent (le déficit) de l'exercice ni sur les gains de réévaluation nets de l'exercice.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité de la Société est le risque qu'elle éprouve des difficultés à honorer des engagements liés à ses passifs financiers.

La Société est donc exposée au risque de liquidité relativement à l'ensemble des passifs financiers comptabilisés à l'état de la situation financière.

La gestion du risque de liquidité vise à maintenir un montant suffisant de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et à s'assurer que la Société dispose de sources de financement de montants autorisés suffisants. La Société établit des prévisions budgétaires et de trésorerie afin de s'assurer qu'elle dispose des fonds nécessaires pour acquitter ses obligations.

Les échéances contractuelles des passifs financiers (non actualisées, y compris le versement d'intérêts, le cas échéant) se détaillent comme suit :

	Moins de 1 an	De 1 à 3 ans	De 3 à 5 ans	Plus de 5 ans
Créditeurs et charges à payer	46 118 534	13 427 264	-	-
Emprunts temporaires	18 054 459	-	-	-
Dettes à long terme	17 072 792	34 310 613	19 761 693	7 746 668
Autres passifs financiers	-	-	4 371 554	22 770 950
Total	81 245 785	47 737 877	24 133 247	30 517 618

La Société a également conclu des contrats de swaps de marchandises pour se couvrir des fluctuations de prix du carburant.

	Notionnel (litre)	2024 Valeur comptable \$
Moins de 1 an au taux moyen de 0,83\$/litre	8 599 992	59 114
De 1 à 3 ans au taux moyen de 0,82\$/litre	2 250 000	296 934

États financiers 2024

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2024

22. Fonds de roulement

La Société possède un fonds de roulement dont le capital est fixé à 1 180 000 \$ (1 180 000 \$ en 2023). Les remboursements en capital sur les sommes empruntées à même ce fonds doivent être effectués sur une période maximum de 10 ans et se font à même les activités financières de fonctionnement.

23. Incertitude relative à la mesure

Le passif relatif aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est sujet à une incertitude relative à la mesure et peut varier en raison des technologies en constante évolution utilisées dans les activités de mise hors service d'immobilisations et des écarts entre les hypothèses retenues aux fins de l'évaluation du passif et les résultats réels. Les principales hypothèses retenues comprennent l'estimation des coûts actuels de mise hors service, le taux d'inflation des coûts et le taux d'actualisation. Par ailleurs, l'obligation de disposer de manière sécuritaire de l'amiante dans les bâtiments est sujette à une incertitude relative à la mesure en raison des limites inhérentes à l'évaluation des quantités d'amiante qui y sont contenues ainsi que de l'échéancier des travaux qui est inconnu lorsqu'aucun plan de mise hors service des bâtiments n'est prévu.

États financiers 2024

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2024

Émission					Solde	
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	2024	2023
		\$	%		\$	\$
2019-05-13	56	3 458 000	2,4283	2024	-	1 486 000
2019-10-15	57	10 196 000	2,3745	2024	-	4 587 000
2020-05-12	58	9 096 000	1,5283	2025	2 322 000	4 075 000
2020-12-15	59	15 048 000	1,1300	2025	6 587 000	8 747 000
2021-05-06	60	32 594 000	1,1418	2026	19 923 000	24 214 000
2021-07-09	61	15 000 000	1,7235	2031	11 337 000	12 582 000
2021-12-09	62	5 167 000	1,8532	2026	2 130 000	3 163 000
2022-17-08	63	9 238 000	4,3712	2027	7 134 000	8 204 000
2022-11-10	64	14 231 000	4,9276	2027	10 101 000	12 213 000
2023-07-11	65	2 185 000	4,8857	2028	1 945 000	2 185 000
2023-10-13	66	1 222 966	4,6770	2028	978 373	1 222 966
2023-11-09	67	2 028 000	5,4685	2028	1 681 000	2 028 000
2023-12-11	68	1 897 550	4,1190	2028	198 750	198 750
2023-12-11	68	1 897 550	3,8200	2028	1 339 165	1 698 800
2024-11-07	69	2 918 000	4,0735	2044	2 918 000	-
					68 594 288	86 604 516

États financiers 2024

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2024

	2024	2024	2023
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	127 392 373	127 486 671	126 878 663
Carburant	9 230 060	9 917 209	6 518 657
Contrats de transport adapté	15 266 365	15 120 399	12 746 135
Entretien et réparations des véhicules	8 698 802	8 831 696	8 810 843
Honoraires et contrats	7 971 596	6 358 708	6 723 506
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	4 777 146	4 257 936	3 914 106
Services publics	2 386 778	1 727 661	1 987 732
Assurances, taxes et immatriculations	1 909 959	1 985 679	1 757 539
Matériel et fournitures	1 279 115	1 245 883	740 279
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	302 414	306 039	281 334
Location	714 627	779 056	738 741
Dépenses imprévues	2 586 083	-	-
Intérêts et frais de financement	4 654 912	3 098 399	3 111 099
Contrats de gestion déléguée (excluant les salaires et charges sociales)	4 278 183	4 011 285	3 711 858
Perte sur cession d'immobilisations	-	69 113	1 489 235
Amortissement des immobilisations	21 634 000	21 875 571	24 484 763
	213 082 413	207 071 305	203 894 490

États financiers 2024

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2024

	2024	2024	2023
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Revenus provenant de l'ARTM	170 904 609	176 103 973	167 832 306
Contrat de gestion déléguée	8 953 546	8 650 005	8 184 620
Transferts du gouvernement du Québec et du Canada	2 127 926	1 065 052	1 077 494
Autres revenus	9 999 865	2 189 785	2 626 717
	191 985 946	188 008 815	179 721 137
Charges			
Transport régulier	133 251 090	131 909 954	126 429 802
Administration générale	25 477 682	25 168 743	26 282 574
Transport adapté	16 525 103	16 299 520	13 912 397
Contrats de gestion déléguée	8 953 543	8 650 005	8 184 620
Frais de financement	4 654 912	3 098 399	3 111 099
Dépenses imprévues	2 586 083	-	-
Cession d'immobilisations	-	69 113	1 489 235
Amortissement	21 634 000	21 875 571	24 484 763
	213 082 413	207 071 305	203 894 490
Déficit de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(21 096 467)	(19 062 490)	(24 173 353)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession	44 400	23 410	21 824
Amortissement	21 634 000	21 875 571	24 484 763
Perte sur cession	-	69 113	1 489 235
	21 678 400	21 968 094	25 995 822
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	26 643	4 268
Remboursement de la dette à long terme	(3 901 143)	(4 716 356)	(4 486 362)
	(3 901 143)	(4 689 713)	(4 482 094)
Affectations			
Activités d'investissement	(681 500)	(4 346 414)	(2 360 374)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	2 918 310	1 127 354	2 144 164
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	1 082 400	5 003 169	2 875 835
	3 319 210	1 784 109	2 659 625
	21 096 467	19 062 490	24 173 353
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	-

États financiers 2024

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2024

	2024	2024	2023
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Transferts du gouvernement du Québec et du Canada	178 850 312	41 192 160	137 632 288
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	178 850 312	41 192 160	137 632 288
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Infrastructures	(759 000)	-	246 343
Bâtiments	(166 472 000)	(111 925 599)	(54 195 186)
Véhicules	(11 371 000)	(516 813)	(672 496)
Systèmes technologiques et ameublement	(25 528 000)	(5 770 407)	(4 428 366)
Machinerie, outillage et équipements	(2 160 000)	(2 406 488)	(1 287 449)
	(206 290 000)	(120 619 307)	(60 337 154)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	20 809 638	1 084 449	1 644 216
Affectations			
Activités de fonctionnement	681 500	4 346 414	2 360 374
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	5 948 550	1 473 602	2 064 639
	6 630 050	5 820 016	4 425 013
	(178 850 312)	(113 714 842)	(54 267 925)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(72 522 682)	83 364 363

États financiers 2024

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2024

	2024	2023
	\$	\$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	21 305 438	23 832 972
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(28 104 104)	(23 100 935)
Financement des investissements en cours	23 862 010	96 458 114
Gain de réévaluation cumulé	356 048	1 751
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	296 269 901	194 013 424
	313 689 293	291 205 326
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	20 306 188	22 807 032
Fonds réservés		
Fonds de roulement	681 500	781 612
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	317 750	244 328
	999 250	1 025 940
	21 305 438	23 832 972
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir		
Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1 ^{er} janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1 ^{er} janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(14 004 800)	(12 896 600)
Obligations mise hors service (OMHS)	(5 632 604)	(1 737 635)
	(28 104 104)	(23 100 935)

États financiers 2024

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ (SUITE)

Au 31 décembre 2024

	2024	2023
	\$	\$
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	36 703 417	104 873 392
Investissements à financer	<u>(12 841 407)</u>	<u>(8 415 278)</u>
	23 862 010	96 458 114
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actif		
Immobilisations	<u>329 250 530</u>	<u>230 599 317</u>
Éléments de passif		
Dette à long terme	68 594 288	86 604 516
Montants des débiteurs et autres montants affectés		
au remboursement de la dette à long terme	<u>(35 613 659)</u>	<u>(50 018 623)</u>
	32 980 629	36 585 893
	296 269 901	194 013 424

Production :
Direction des communications
et de l'expérience client -
Printemps 2025

Création graphique :
Tam-Tam\TBWA



Société de transport de Laval

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

450 662-5400
STLaval.ca

Dépôt légal
3^e trimestre 2025
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0835-460X

