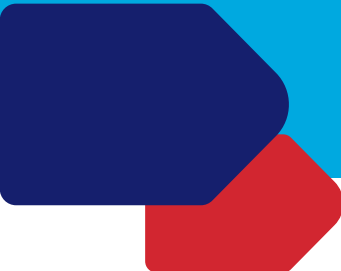
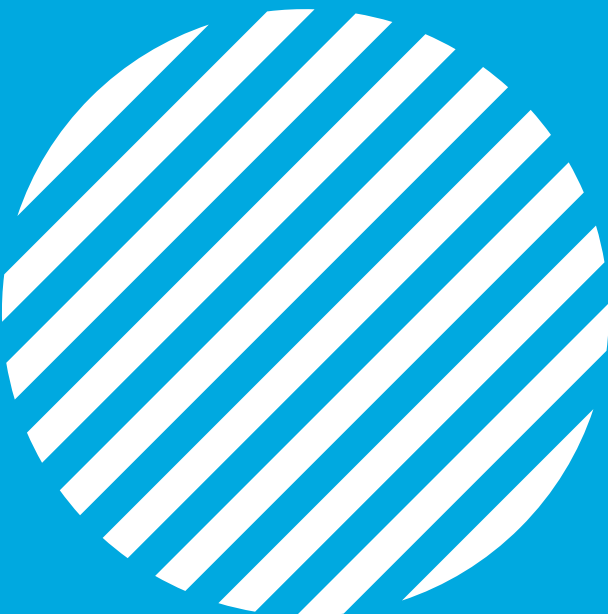




Rapport d'activités 2025



Table des matières



Mot des dirigeants.....	2
L'année en chiffres.....	4
Orientation clientèle.....	6
Orientation employés.....	26
Orientation transformation.....	48
Orientation financement et développement du transport collectif.....	58
Résultats (indicateurs de performance).....	66
Gouvernance.....	72
États financiers.....	84

Mot des dirigeants

L'engagement humain au service de la mobilité lavalloise

L'année 2025 a été à la fois stimulante et exigeante pour la Société de transport de Laval (STL). Dans un contexte financier qui demeure complexe et contraignant, nous avons su relever d'importants défis grâce à des équipes engagées à offrir un service de qualité à la clientèle. Au cours de ces 12 mois, la STL a, entre autres, préparé activement l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM) à Laval et franchi des étapes déterminantes vers l'électrification. Chaque objectif poursuivi s'est révélé une occasion de réflexion, d'apprentissage, de collaboration et d'amélioration continue au bénéfice de l'ensemble de l'organisation.

Dans ce contexte, nous avons pu compter sur la résilience, la volonté et le professionnalisme exceptionnels de notre personnel. Refusant conjointement le statu quo, nous avons remis en question nos processus d'affaires et modernisé nos outils. Notre objectif était clair : assurer la poursuite de notre mission de service public envers la population lavalloise, tout en veillant à l'efficacité et à l'optimisation de nos ressources.

Sur le plan de la performance, les données d'achalandage et de satisfaction ont affiché, en 2025, un léger recul par rapport aux résultats anticipés. Cette baisse peut être attribuable à une combinaison de facteurs, dont les périodes de grève à la Société de transport de Montréal (STM), les épisodes de canicule, les tempêtes de neige ou, encore, les ajustements de services. Cela dit, nous avons redoublé d'efforts pour trouver des solutions pour notre clientèle. Ces solutions commenceront à se matérialiser dès 2026. Le vaste exercice de refonte des circuits d'autobus, amorcé au cours de la dernière année, en est un exemple éloquent. Une analyse rigoureuse de la performance du réseau a été réalisée, et elle servira d'assise aux consultations publiques prévues en 2026 et en 2027.

En matière de budget et de financement, nous avons poursuivi les efforts amorcés ces deux dernières années pour maximiser chaque dollar investi. La rationalisation budgétaire imposée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) nous a incités à innover et à renforcer nos collaborations stratégiques. Le partenariat conclu avec la STM pour l'opérationnalisation du transport adapté en est l'un des exemples les plus probants. Cette entente entre nos deux organisations nous permet de continuer à offrir un service efficace et adéquat à moindre coût, tout en permettant à notre clientèle de bénéficier de l'expertise régionale en transport adapté.

Sur le plan budgétaire, il convient également de souligner l'appui constant de la Ville de Laval qui, année après année, demeure un partenaire indispensable au développement de la mobilité durable sur le territoire.

Une autre étape charnière a marqué l'année 2025, soit l'avancement des travaux d'aménagement intérieur de notre futur garage. À mesure que ce chantier colossal – le plus important à la STL depuis sa création – se concrétise et que la date de mise en service se rapproche, notre organisation avance à pas de géant sur la voie de l'électrification. D'ailleurs, une certaine fébrilité s'est installée à l'approche de l'accueil des premiers autobus électriques de nouvelle génération. Évidemment, cette transition ne peut pas se réaliser du jour au lendemain, puisqu'elle dépasse largement la simple acquisition de véhicules électriques. Elle nécessite des transformations profondes, et elles touchent nos processus, nos outils, nos compétences, nos pratiques de travail et notre personnel. À cet égard, nous tenons à souligner la capacité d'adaptation et l'engagement soutenu de nos équipes, sur lesquelles la STL peut continuer de s'appuyer.



Josée Roy
Directrice générale

Par ailleurs, les élections municipales tenues à l'automne 2025 ont entraîné des changements au sein du conseil d'administration de la STL. Cette période de transition a également été marquée par le décès de madame Jocelyne Frédéric-Gauthier, en novembre 2025. Membre du conseil d'administration depuis 2013, elle aura laissé une empreinte durable sur l'organisation par son leadership et sa contribution à l'avancement de nombreux projets structurants. Le conseil peut désormais compter sur le support de monsieur Brabant, auparavant membre du conseil d'administration depuis 2021 et cosignataire de ce mot.

Fidèle à sa mission, la STL réaffirme son engagement à offrir un service de transport collectif de qualité, performant, accessible et innovant aux Lavalloises et aux Lavallois. Ensemble, nous veillons à le faire évoluer en fonction de leurs besoins en matière de mobilité durable. Plus que jamais, nous sommes convaincus que la réussite de cette mission repose avant tout sur l'engagement des personnes qui la portent au quotidien.



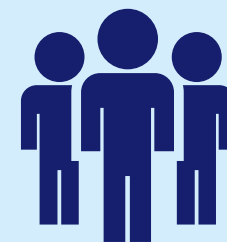
Pierre Brabant
Président du conseil d'administration

L'année en chiffres

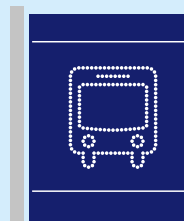


Budget de

190,5 M\$



1 063
employés, dont
608 chauffeurs



50
lignes d'autobus,
dont 21 lignes avec
accès universel



16
lignes de
taxis collectifs

Un peu plus de
17,5 millions
de déplacements
en transport régulier



548 520
déplacements en
transport adapté



337
autobus, dont 13 pour
les mesures d'atténuation
du Réseau express
métropolitain (REM)

Orientation clientèle

Depuis plus de 50 ans, les équipes de la STL mettent leur expertise en commun pour améliorer sans arrêt les services offerts à la population. Attentives aux réalités du terrain et aux besoins de la clientèle, elles s'adaptent avec l'objectif d'offrir un transport collectif de qualité, accessible et durable.

Plus que jamais, la STL a été appelée à maintenir sa compétitivité et son attractivité dans un contexte marqué par la rigueur et les restrictions financières. Elle a su transformer ces défis en occasions d'évolution et d'optimisation.



Achalandage

Une affluence en léger recul

En 2025, la STL a observé une baisse de 2,5 % de l'achalandage à bord de ses autobus, après une année 2024 plus favorable. Cette diminution découle de plusieurs facteurs, dont l'ajustement de certains services, les tempêtes de neige, les épisodes de canicule et les périodes de grève à la STM. Le recul a été particulièrement visible durant les fins de semaine, une première depuis la pandémie.

Quelques faits saillants

- Les secteurs industriels ont encore connu un achalandage supérieur à 2019. Il y a tout de même eu un léger recul par rapport à 2024. Cette diminution est principalement liée à la fermeture des entrepôts Amazon en février 2025.
- Les déplacements de la clientèle étudiante ont connu un début d'année prometteur, avec un niveau supérieur à celui de 2024. Cependant, ils se sont stabilisés à l'automne et ont finalement atteint un niveau légèrement inférieur à celui de l'année précédente.
- L'utilisation des titres unitaires et des titres pour personnes âgées est demeurée similaire à 2024, malgré quelques fluctuations au courant de l'année.
- L'achalandage estival a diminué à cause, entre autres, des épisodes de canicule et de mauvaise qualité de l'air et du retrait de la ligne 360 gratuite qui desservait le centre-ville de Laval. L'utilisation des titres réduits a également connu une baisse durant cette période.
- L'utilisation des titres mensuels à tarif ordinaire, qui sont notamment utilisés par la clientèle métropolitaine, a été moins élevée que l'année précédente.



Expérience client

Le contact humain : la plus grande force de la STL

Chaque année, la STL prend le pouls de la clientèle du transport régulier à travers deux sondages de satisfaction. Ces derniers s'intéressent à la qualité du service, aux outils d'information, aux autobus, aux arrêts ainsi qu'aux interactions avec le personnel. L'objectif est d'optimiser l'offre de services de l'organisation et de mieux répondre aux besoins de la population pour maintenir, voire accroître le nombre d'usagers et usagères.

En 2025, le niveau de satisfaction globale de la clientèle est resté relativement stable. Cela dit, il demeure fragile, puisque la note globale s'élève à 7,37 sur 10. Les retards et le manque d'information pour les voyageuses et voyageurs lorsqu'il y a des perturbations ont provoqué la plus grande insatisfaction.

Ces résultats ont poussé les équipes de la STL à poursuivre leur travail d'amélioration en ce qui a trait à l'information aux voyageurs :

- Renforcement des partenariats avec les applications de déplacement (Chrono, Transit, Google Maps);
- Planification de l'intégration et de l'arrimage d'un nouveau SAEIV (système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs) dans le cadre du programme Sy/nergie.

Plusieurs éléments ont également altéré l'expérience des usagers et usagères, dont les chantiers majeurs sur le réseau, notamment sur le boulevard Saint-Martin, les grèves à la STM et le retrait de plusieurs afficheurs obsolètes aux arrêts.

Cela dit, les sondages ont fait ressortir, cette année encore, la qualité des échanges du personnel avec la clientèle, et rappellent l'importance du contact humain. Ainsi, la clientèle a particulièrement apprécié la courtoisie, le professionnalisme et la bienveillance des employées et des employés. Ces excellents résultats témoignent du travail remarquable et de l'engagement quotidien des équipes sur le terrain. Par ailleurs, les données recueillies montrent aussi que les modes de paiement et la signalisation dans les différents terminus figurent parmi les éléments appréciés par la clientèle de la STL.

Le programme Engagement qualité : une fierté collective

Créé en 2017 dans la continuité du programme Garantie qualité mis en place en 2001, le programme Engagement qualité se révèle unique en son genre. En effet, la STL est la seule société de transport collectif au Québec à offrir une garantie de service accompagnée d'un programme de compensations à sa clientèle.

En 2025, la Direction des communications et de l'expérience client a passé au crible les cinq éléments clés de ce programme (ponctualité, courtoisie, exactitude de l'information, sécurité et confort, propreté et fiabilité). Ce travail visait à valider la pertinence de ces promesses et à les reformuler en fonction du contexte actuel. Il devait aussi permettre de préciser les équipes appelées à contribuer à chaque engagement afin de faire du programme une responsabilité partagée et une fierté collective.

« Le programme Engagement qualité permet de reconquérir la clientèle insatisfaite et d'améliorer les services de la STL. Cela dit, nous le voyons également comme un vecteur de mobilisation à l'interne. Chaque membre du personnel a un rôle à jouer dans l'expérience client. Nous travaillons, d'ailleurs, à récolter des expériences positives auprès de la clientèle afin d'utiliser le programme comme un outil de reconnaissance. »



Laurane Guilbaud,
conseillère, Marketing
et expérience client



Les expertises de la STL : au service du projet métropolitain Concerto

Plusieurs équipes de l'organisation ont mis leur expertise en planification, en communication, en entretien et en ressources humaines au service du projet Concerto de l'ARTM.

Cette ambitieuse modernisation de la billettique, qui touche les valideurs à bord des autobus, les distributrices de titres, les tourniquets et les cartes OPUS, vise à créer un guichet unique, accessible à partir d'un téléphone intelligent.

À terme, le projet Concerto permettra aux usagères et aux usagers du transport collectif de passer d'un système dans lequel les données sont stockées sur une carte à un modèle reposant sur un compte client numérique. Dans cette perspective, une nouvelle fonctionnalité a été mise à l'essai à l'été 2025. Offerte uniquement sur Android, elle permet à la clientèle d'accéder à une carte OPUS et à des titres de transport virtuels avec un téléphone intelligent. Cette innovation s'inscrit dans une volonté de simplifier l'expérience client et de faciliter l'accès aux services.

La billetterie : un système de rendez-vous efficace

Le nouveau système de prise de rendez-vous déployé à la billetterie Montmorency a permis de réduire le temps d'attente de la clientèle de façon importante. Piloté par l'équipe des communications et de l'expérience client de la STL, en collaboration avec l'ARTM, ce projet est venu bonifier la borne de gestion de file d'attente mise en place en 2023. Il visait, notamment, à répondre à l'un des principaux défis liés à la rentrée scolaire, soit la production, dans un délai restreint, de milliers de cartes OPUS étudiantes aux billetteries métropolitaines des terminus Montmorency et Cartier. Pour la clientèle ayant pris un rendez-vous, le temps d'attente moyen est passé de 52 à 3 minutes, alors qu'il s'est établi à 25 minutes pour la clientèle sans rendez-vous. Le projet a, par ailleurs, obtenu un taux de satisfaction de 4,6 sur 5. Dans l'ensemble, cette initiative a contribué à améliorer la fluidité du service et l'expérience offerte aux usagères et usagers.



« En plus de diminuer l'attente et de bonifier l'expérience client, la plateforme constitue un outil de gestion très efficace. Nous voyons ce qu'il se passe dans les billetteries en temps réel. Les données que nous recueillons sur l'achalandage nous permettent d'adapter nos services à la demande et d'optimiser nos ressources. »



Méliissa Dolar,
Conseillère Marketing
et relation client



Un réseau toujours plus inclusif

En 2025, la STL a poursuivi ses efforts pour améliorer l'accessibilité de ses services. Sur son réseau comme à bord de ses véhicules, elle s'est employée à offrir aux personnes vivant avec des limitations fonctionnelles ou intellectuelles les conditions nécessaires à des déplacements autonomes en transport collectif. Portée par le Plan de développement de l'accessibilité du transport collectif 2022-2026, cette volonté s'est traduite par des avancées concrètes.

Par exemple, les autobus 100 % électriques de nouvelle génération, dont la mise en service s'amorcera en 2026, comptent deux espaces réservés aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. En 2025, la STL a également ajouté l'icône d'accessibilité sur la girouette des autobus munis d'une rampe d'accès, alors que ce symbole était jusque-là réservé aux lignes entièrement accessibles. Par ailleurs, des tests ont été menés sur le terrain pour analyser l'accessibilité des arrêts d'autobus. Les constats qui en découleront guideront la mise à niveau des futurs aménagements.

Favoriser l'accès au transport collectif

Depuis 2023, la STL participe au programme métropolitain Mobilité inclusive, piloté par la STM et l'ARTM. Ce programme gratuit permet aux Lavalloises et aux Lavallois ayant des limitations fonctionnelles de développer leur autonomie, leur confiance et leur sentiment de sécurité dans les transports collectifs.

Le programme vise des objectifs très concrets, qui vont bien au-delà des données. Il permet, en effet, aux personnes visées d'utiliser seules les transports en commun et de participer pleinement à la vie collective.

Cette approche humaine et personnalisée s'appuie sur la collaboration de partenaires du milieu, dont plusieurs écoles et organismes.

En 2025, la poursuite de ce programme d'inclusion a permis à la STL de recruter et d'accompagner 112 personnes, dont 96 ont été formées à une utilisation plus sereine et autonome du réseau de transport en commun lavallois. Au terme de l'année, près de 80 % d'entre elles avaient atteint un niveau d'autonomie sur le réseau régulier. Les agentes et les agents du Centre contact clients ont continué d'agir comme point d'appui pour les participantes et les participants du programme lors de leurs déplacements.

Un site Web bientôt actualisé

En 2025, la STL a amorcé un vaste travail de refonte de son site Web afin de l'adapter à l'évolution des solutions technologiques, de renforcer la cybersécurité et de répondre aux critères d'accessibilité universelle. Mené dans un souci d'optimisation, le projet vise à offrir un outil d'information fiable et pratique à la clientèle, tout en priorisant les fonctionnalités essentielles aux activités de la STL. Le site Web sera ainsi doté d'une navigation plus intuitive et d'un accès simplifié – et en temps réel – à l'information. La mise en ligne est prévue en 2026.



Une offre de service guidée par l'efficacité

Amorcés en 2024, les efforts d'optimisation de l'offre de services se sont poursuivis en 2025 afin de mieux répondre aux besoins de la population, dans un contexte budgétaire exigeant. Ce travail d'équilibre, mené par les équipes de la STL, a permis de préparer l'arrivée du REM, tout en préservant l'expérience client.

REManier...
notre réseau pour
mieux vous servir



Le REM arrive, la STL s'adapte.
Découvrez nos trajets repensés.
STLaval.ca/REM



Un service REManié

Au cours des dernières années, la STL a réalisé d'importants travaux pour préparer la mise en service de l'antenne Deux-Montagnes du REM. Ces travaux ont mené à une révision du réseau, à des ajustements ciblés, à l'ajout de cinq lignes complémentaires ainsi qu'à la bonification de l'information aux voyageurs, qui a touché plus de 500 arrêts pendant le chantier. La mise en service du REM a également entraîné le retrait des mesures d'atténuation financées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, de même que la mise en place d'un plan de relève avec l'ARTM. Ces efforts ont permis d'anticiper les besoins de mobilité et de faciliter l'accès aux deux nouvelles stations du REM, soit Sainte-Dorothée et Bois-Franc.

« Accueillir le REM et l'intégrer à notre réseau sans nuire à l'expérience client a nécessité un travail de longue haleine et a mobilisé l'ensemble de nos expertises. Qu'il s'agisse de nos infrastructures, de notre réseau, des affichages dans nos autobus ou des communications avec notre clientèle, l'arrivée du REM a nécessité l'engagement de toutes les directions! »



Maxime Lamothe,
gestionnaire, Planification
du réseau et mobilité

Les temps de parcours sous la loupe

Les mesures d'apaisement de la circulation relevant de la Ville de Laval, comme l'installation de dos d'âne, la réduction de limites de vitesse et la sécurisation des intersections, visent à améliorer la sécurité des citoyennes et des citoyens, en plus de favoriser la mobilité active dans les quartiers résidentiels. Ces mesures ont toutefois eu des effets sur le temps de parcours des autobus. C'est pourquoi la STL a amorcé, à la fin de 2024, une analyse approfondie des données GPS collectées à bord des véhicules. Les résultats obtenus en 2025 ont permis à l'organisation d'ajuster ses services en fonction des nouvelles contraintes ainsi que de consolider sa collaboration avec la Ville en vue d'optimiser la sécurité du réseau et la qualité du service.

La refonte du réseau : un diagnostic préliminaire essentiel

En 2025, l'équipe de la planification a amorcé un vaste chantier pour jeter les bases de la refonte du réseau de la STL, prévue en 2028. Ce projet structurant vise à adapter l'offre de services à l'évolution démographique de Laval et des municipalités voisines ainsi qu'aux nouvelles habitudes de déplacement observées depuis la pandémie. Essentiel, cet exercice d'envergure s'appuie, notamment, sur les orientations municipales en matière de mobilité, sur les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et sur les orientations du Plan stratégique de développement 2025-2034 de l'ARTM.

En 2025, la STL a franchi une première étape dans ce chantier en réalisant un diagnostic de la performance de son réseau. À cette fin, ses équipes ont analysé les données de l'enquête Perspectives Mobilité, les plaintes et les suggestions de la clientèle, les tendances en matière de démographie et de mobilité ainsi que les nouveaux développements et l'évolution des pôles d'emploi. Ce diagnostic servira d'assise, en 2026 et en 2027, à l'organisation de consultations publiques.



Les taxis à la demande : un plus dans le secteur industriel ouest

Au cours de la dernière année, la STL a poursuivi ses efforts d'innovation pour soutenir les entreprises lavalloises et leur personnel. Grâce à un partenariat avec Mobilité alternative (MOBA) et à un soutien financier de Laval économique, elle a déployé plusieurs actions pour améliorer la mobilité dans les secteurs industriels, particulièrement dans l'ouest du territoire.

Ainsi, un taxi à la demande a été mis en service au début de l'année 2025 dans le parc industriel John-Molson, une première sur le réseau de la STL. Le taxi T36 est disponible sur réservation, selon une plage horaire établie et des arrêts bien définis, mais sans trajet fixe. En parallèle, la ligne de taxi ordinaire T06 a remplacé les lignes T12 et T21 sur réservation. Ces changements témoignent de l'engagement de l'organisation à optimiser ses services et à offrir des solutions de rechange à l'automobile mieux adaptées aux zones enclavées.

Toujours dans le secteur ouest, une autre ligne de taxi à la demande a été ajoutée en juillet 2025 afin de compléter la desserte du secteur Louis-B.-Mayer/Saint-Elzéar. La T31 se distingue des autres lignes, puisqu'elle offre une solution de mobilité durable en dehors des heures de pointe. À l'automne, la T38 a remplacé les lignes T18 et T22 afin de mieux répondre aux besoins des personnes qui résident ou travaillent dans le secteur de la rue Étienne-Lenoir, qui se situe, elle aussi, dans le parc industriel ouest.

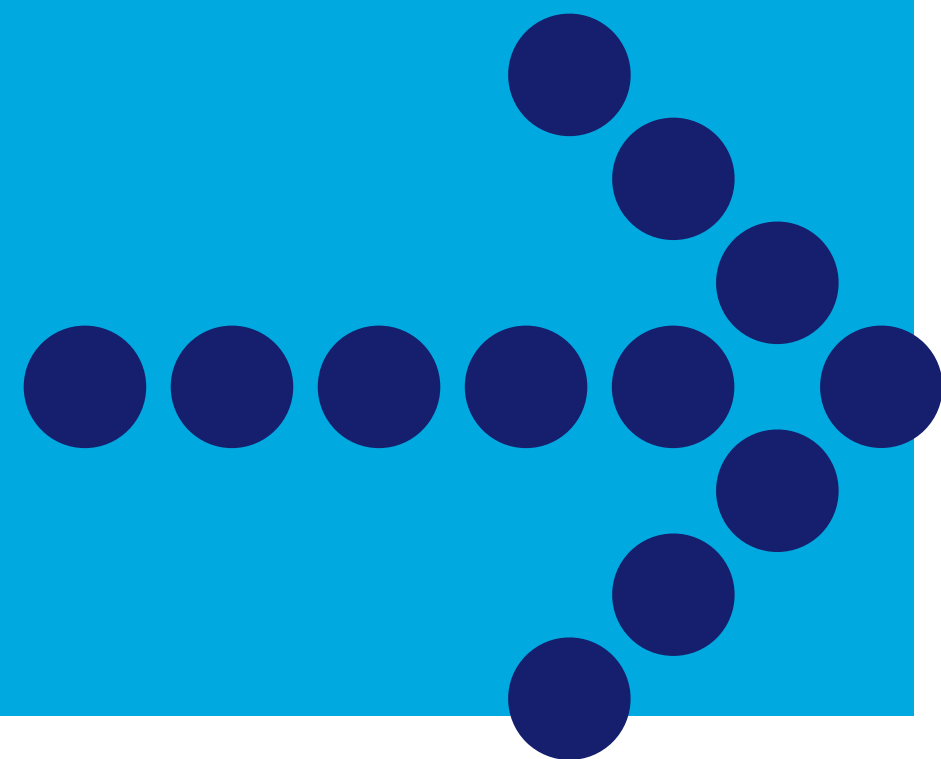
« Depuis la pandémie, les besoins en mobilité des travailleuses et des travailleurs ont augmenté dans les secteurs industriels. Nous avons donc ajusté notre service, avec l'aide de différents partenaires, pour proposer des solutions de transport plus adaptées à la réalité de cette clientèle. Le taxi à la demande permet une grande flexibilité, en plus de compléter l'offre actuelle dans ces secteurs et de favoriser la mobilité durable. »



Marie-Lou Gagnon,
conseillère, Développement
des services

La mobilité des personnes âgées au cœur des préoccupations

Grâce au financement de la Ville de Laval, la STL a pu remettre en service, en mai 2025, quatre lignes d'autobus pour desservir neuf résidences pour personnes âgées (RPA) se trouvant à plus de 200 mètres environ d'un arrêt d'autobus du service régulier. Cette initiative est en lien avec la mission de la STL d'offrir des services qui répondent le mieux possible aux besoins de la communauté lavalloise.

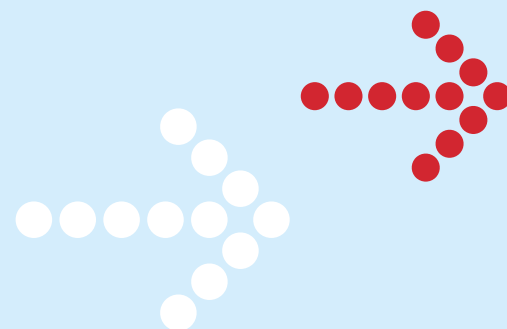




Le transport adapté : un exemple d'optimisation

Dans la foulée des efforts d'optimisation menés en 2025, la STL a conclu une entente avec la STM. Cette entente, signée à la fin de l'année, avait pour objectif de confier à la STM la gestion du centre de réservation ainsi que la réalisation des déplacements en transport adapté. Cette décision visait à tirer parti des ressources et de l'expertise de la STM dans ce domaine, tout en réduisant les dépenses. Les équipes de la STL ont donc concentré leurs efforts sur la planification et la mise en œuvre du transfert des opérations, jusque-là assurées par deux fournisseurs externes. Cette démarche a nécessité l'adaptation des processus de communication, la mise à jour des outils informatiques et l'harmonisation des façons de faire afin d'assurer une transition fluide pour la clientèle et les partenaires ainsi que la continuité du service au 1^{er} janvier 2026.

En parallèle, l'équipe du transport adapté a assuré la coordination du sondage 2025 de l'ARTM, en plus de participer au chantier de mutualisation du transport adapté, contribuant ainsi aux réflexions régionales sur l'harmonisation des pratiques. Elle a aussi collaboré avec des partenaires du Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de Laval, notamment en formant un groupe de travailleuses sociales, pour améliorer la qualité et la conformité des formulaires d'admission au transport adapté.



Des tarifs spéciaux pour encourager l'utilisation du transport collectif

Journée à 1 \$

Le 27 septembre 2025 s'est tenue la 9^e édition de la Journée à 1 \$. Cet événement vise à faire découvrir le transport collectif à moindre coût, tout en faisant la promotion de la mobilité durable. Pour la première fois, cette journée a eu lieu un samedi, plutôt qu'un vendredi, dans le but de favoriser les déplacements à caractère récréatif et de permettre à la clientèle de découvrir le service dans un contexte plus souple que celui des jours de semaine. En 2025, la Journée à 1 \$ a généré 3 % de plus de déplacements que les journées similaires.

Alertes au smog

Pendant la période estivale, la STL applique un tarif spécial de 1 \$ sur l'ensemble de son réseau régulier d'autobus le jour suivant une alerte au smog émise par Environnement Canada. Lancée en 2008, cette initiative vise à encourager la population à privilégier le transport collectif afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air. En 2025, sept alertes au smog ont été enregistrées, entraînant une augmentation moyenne de 3,3 % de l'achalandage à bord des autobus lors de ces journées. Ce résultat témoigne des efforts de planification, de collaboration et d'agilité que requiert la mise en œuvre d'une telle mesure.



Partenariats

La STL au cœur de la communauté lavalloise

En 2025, la STL a multiplié les partenariats avec des acteurs lavallois afin de promouvoir une image positive de l'organisation et du transport collectif. Cette volonté s'est traduite par la reconduction ou la poursuite de plusieurs collaborations, notamment le partenariat avec le Rocket de Laval ou encore la gratuité sur le réseau lors de certains événements organisés par la Ville (Course des pompiers, Fête nationale, Laval en blanc, Cyclovia, etc.).

La STL a également pu compter sur l'appui de Tourisme Laval, du Cosmodôme et du Musée de la santé Armand-Frappier. Ces organisations sont toujours enclines à promouvoir ses initiatives.

De nouveaux partenariats ont été conclus en 2025 grâce aux efforts déployés par les équipes de la STL. Celle-ci a notamment accru sa présence lors des spectacles présentés à la salle André-Mathieu grâce à une entente conclue avec le diffuseur culturel Co-Motion. Cette entente prévoyait de l'affichage en salle, une visibilité dans les outils numériques du partenaire ainsi qu'une participation au lancement de la programmation.

La STL est aussi devenue le transporteur officiel des partisans des Roses de Montréal sur le territoire lavallois. Enfin, l'organisation a joué un rôle important lors des Jeux de la francophonie canadienne – Laval 2025, tant en assurant gratuitement le transport des quelque 1200 jeunes participantes et participants qu'en prenant part à la remise des médailles.

« Nous voulons être présents et engagés dans notre communauté. C'est pourquoi nous entretenons nos partenariats et en développons des nouveaux. Cela nous permet non seulement de renforcer nos liens avec le milieu et de soutenir les acteurs du territoire dans leur mission, mais aussi de mieux faire connaître nos services et nos activités. Nous espérons, ainsi, accroître l'achalandage sur notre réseau. Un vrai plus pour la mobilité durable! »



Alycia Leduc,
conseillère, Communications
et relations avec le milieu



Orientation employés

En 2025, la STL a poursuivi ses efforts afin d'offrir à son personnel un milieu de travail sain, sécuritaire, inclusif et mobilisant. Les actions déployées tout au long de l'année témoignent d'une approche intégrée misant à la fois sur la santé et la sécurité au travail, le mieux-être psychologique, l'accompagnement dans le changement et le développement des compétences. La reconnaissance, la mobilisation et l'inclusion ont également occupé une place importante, avec pour objectif de renforcer le sentiment d'appartenance et l'engagement des équipes. Mises ensemble, ces initiatives reflètent la volonté de la STL de placer l'humain au cœur de son organisation et de sa mission.



Santé et sécurité

La santé au travail : une affaire d'équipe

La STL accorde une grande importance aux enjeux de santé et de sécurité au travail (SST), et elle en fait une priorité. Plusieurs initiatives, menées conjointement par diverses directions tout au long de l'année 2025, ont contribué à la prévention des risques physiques et psychosociaux au sein de l'organisation.

Un programme de prévention bonifié

L'équipe de SST a conçu une nouvelle mouture du programme de prévention afin de l'adapter à la réalité opérationnelle de la STL. Ce document évolutif traduit la vision de l'organisation en matière de prévention dans le milieu de travail. Il vise à éliminer les sources de dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique et psychologique du personnel, qu'elles découlent de l'aménagement des lieux, de l'organisation du travail ou des équipements.

La sécurité : une priorité dans le garage

En 2025, la STL a adopté des mesures afin de réduire les risques liés à la circulation et à la cohabitation des véhicules et des piétons dans le garage. Ces mesures incluaient, entre autres choses, des campagnes de sensibilisation auprès du personnel, un rappel des règles de sécurité et une nouvelle signalisation.

Plusieurs interventions ont également renforcé la sécurité des équipes chargées de l'entretien et des infrastructures du garage. Ces interventions comprenaient, notamment, l'installation de systèmes de contrôle sur les scies à ruban, la mise en conformité de la nouvelle cabine de peinture et de la salle de mélange et la formation du personnel pour qu'il se comporte de façon sécuritaire.



La santé psychologique et le mieux-être du personnel : des mesures de soutien importantes

Pour préserver la santé psychologique de son personnel, la STL a instauré plusieurs mesures de soutien. Parmi elles figure un service d'ergothérapie en santé mentale. Ce service contribue à la prévention du stress et de l'épuisement professionnel ainsi qu'à l'amélioration des relations entre collègues. Il peut aussi être utilisé lors d'un arrêt de travail.

En parallèle, la STL a reconduit plusieurs initiatives de promotion des saines habitudes de vie, comme le bingo bien-être, le club de course et le défi sportif estival. Le personnel a aussi reçu plusieurs notes de sensibilisation et d'information.



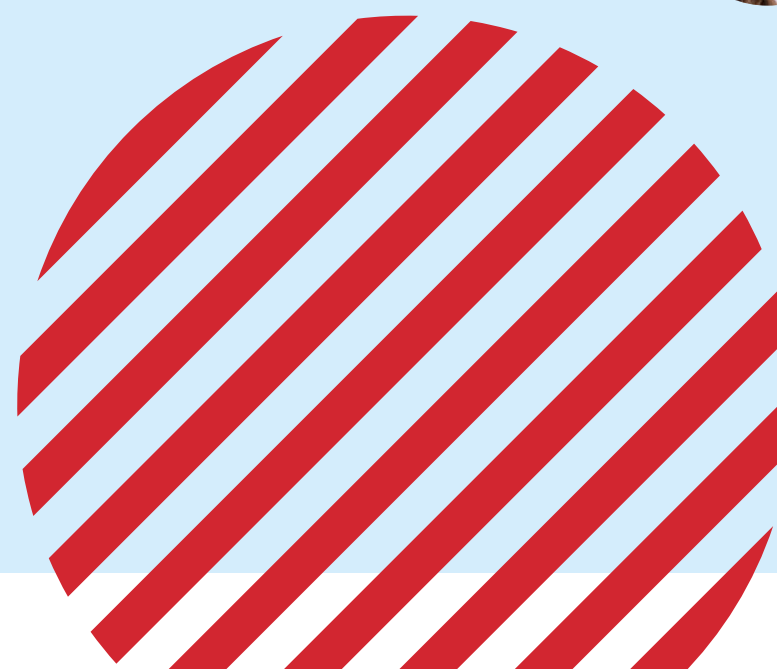
Le programme de pair-aidance : des sentinelles du bien-être

La STL a simplifié son programme de pair-aidance et de prévention du suicide. Les 24 membres du personnel qui y participent s'appellent désormais les sentinelles du bien-être. Pour aider les gens à les reconnaître, ces personnes portent un macaron distinctif, et leur photo est affichée sur un babillard. Formées pour soutenir leurs collègues en détresse, ces sentinelles, qui sont issues des différentes directions, jouent un rôle de première ligne au sein de l'organisation.

Protéger la santé psychologique des employées et des employés ne relève pas uniquement des ressources humaines. Un milieu de travail sain et sécuritaire dépend des décisions, des actions et des comportements de l'ensemble du personnel, peu importe leur poste dans l'organisation.



Frédérique Cardinal,
gestionnaire, Prévention
et mieux-être





La civilité : un engagement collectif

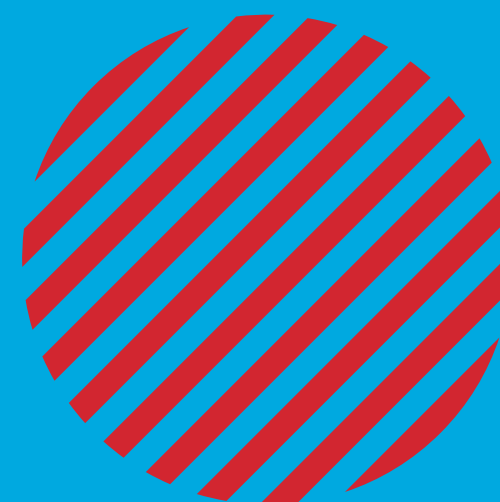
En 2025, la STL a poursuivi le déploiement de sa campagne de sensibilisation à la civilité auprès de ses différentes directions. Cette initiative vise à prévenir les situations de harcèlement psychologique et à promouvoir un milieu de travail bienveillant et respectueux. Elle s'appuie sur le visionnement de capsules vidéo et l'installation d'affichage à différents endroits dans ses locaux.

Les chauffeuses et les chauffeurs : des humains comme les autres

Les gestes d'incivilité auxquels le personnel chauffeur est confronté au quotidien peuvent nuire à leur santé psychologique. Dans ce contexte, la prévention s'avère essentielle. En 2025, plusieurs équipes de la STL ont redoublé d'efforts pour soutenir ces employées et employés, notamment en leur offrant de l'accompagnement et de la formation.

Dans la même lignée, les superviseurs et les membres du comité SST du personnel chauffeur ont reçu une formation en premiers soins psychologiques. Cette dernière leur permet de repérer une situation de détresse chez une personne et de lui fournir un premier soutien approprié, avant de la rediriger vers les ressources adéquates. Cette formation permet aussi aux gestionnaires de mieux réagir à la suite d'un événement stressant ou potentiellement traumatisant vécu à bord d'un autobus.

Le personnel superviseur a également suivi la formation Vigilance préventive en situation d'agressivité, d'intimidation et de menace. Elle permet, entre autres, d'intervenir adéquatement auprès d'une clientèle plus difficile. Par ailleurs, la supervision a été accrue à bord des autobus et sur le réseau.



Le succès de l'été : « Un flotteur avec un chauffeur »

La campagne vidéo « Un flotteur avec un chauffeur » a mis en valeur trois membres du personnel chauffeur de la STL dans un cadre estival et une ambiance décontractée. À travers des anecdotes, un jeu-questionnaire et des questions ludiques, cette initiative a permis de faire connaître au public leur réalité professionnelle et leur passion pour leur métier. Diffusée sur les réseaux sociaux, la campagne a généré plus de 3,6 millions de vues. En plus de contribuer à reconnaître le travail des chauffeuses et des chauffeurs, elle a sensibilisé la population à l'importance d'adopter des comportements respectueux pour favoriser une expérience agréable pour toutes et tous.



La communication des règles : des pictogrammes qui valent mille mots

Une affiche illustrée de pictogrammes a été installée dans l'ensemble des autobus, à proximité du poste de conduite. Présentant les principaux règlements en vigueur dans le transport collectif, elle constitue un outil de soutien pour le personnel. Elle permet, en effet, de rappeler les règles à suivre à la clientèle. Cette initiative contribue à favoriser la compréhension et le respect des règles dans le but d'offrir une expérience sécuritaire, conviviale et respectueuse à bord des véhicules.



Crédit photo: Adam Dion, chauffeur

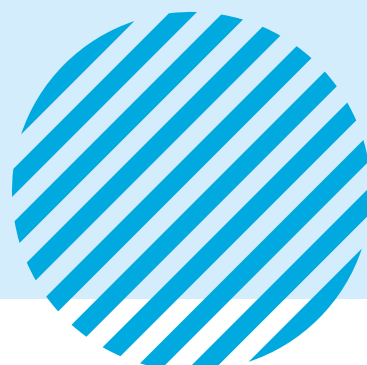
Gestion du changement et formations

L'électrification des autobus : plus de 100 formations pour préparer les équipes

Dans une organisation en transformation constante comme la STL, l'accompagnement des équipes dans le changement constitue une priorité. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de l'organisation d'offrir un environnement de travail propice au développement personnel et professionnel.

Avec l'électrification des autobus, les besoins d'accompagnement se sont accentués. La STL a donc déployé plusieurs initiatives pour soutenir son personnel, dont la diffusion de deux capsules de vulgarisation intitulées « Demain l'électrification » et la mise en place d'une veille régulière du volet humain. La STL a aussi mis à jour la foire aux questions présente sur l'intranet, qui comprend désormais plus de 150 questions et réponses.

Par ailleurs, la STL a amorcé l'élaboration d'un processus de formation visant à faciliter l'intégration durable des apprentissages et à mobiliser les personnes apprenantes. En ce sens, un parcours totalisant près de 100 formations a vu le jour en 2025 afin de permettre au personnel d'acquérir les nombreuses compétences techniques et opérationnelles nécessaires à l'électrification du réseau.



Reconnaissance

La fidélité célébrée : des parcours hors du commun

Comme chaque année, la STL a souligné en novembre le parcours exceptionnel de plusieurs membres de son personnel. Cumulant 25, 30, 35, et même 40 années de service, ces précieuses ressources contribuent de façon importante à l'organisation, et cette activité de reconnaissance a permis de mettre en valeur leur engagement et leur apport. Leur nom est désormais inscrit sur le mur de la reconnaissance, au siège social, sous la bannière «Les parcours hors du commun».

25 ans de service :

- Martin Boileau, chauffeur
- Sylvie Boucher, adjointe administrative
- Marcelin Breault, chauffeur
- Sylvain Caron, chauffeur
- Patrice Courchesne, chauffeur
- Silvana Cutrone, directrice principale, Transport et qualité du service
- Philippe Deschênes, chauffeur
- Serge Francescutto, chauffeur
- Erick Junior, mécanicien, classe 1
- Éric Jutras, préposé au service et gareur
- Steve Ladouceur, chauffeur
- Pierre Martin, chauffeur
- François Ménard, mécanicien, classe 1
- Raynald Pelletier, préposé aux pneus
- Dana Potvin, chauffeur
- Christian Simard, chauffeur
- Marc Tougas, chauffeur
- Jean-Pierre Veillette, chauffeur

30 ans de service :

- Richard Asselin, chauffeur
- Steve Carpentier, chauffeur
- Frederic Cliche, chauffeur
- Etienne Coupal, chauffeur
- Martin Derome, gestionnaire, Réseau
- Alain Desnoyers, chauffeur
- Marc Falardeau, chauffeur
- Lionel Félix, chauffeur
- Serge Haché, chauffeur
- James Jean-Baptiste, chauffeur
- François Lamothe, chauffeur
- Patrick Lamoureux, chauffeur
- Jean-François Major, chauffeur
- Christian Sauvageau, chauffeur
- Luc Simard, chauffeur
- Yves St-Louis, chauffeur
- Raynald Venne, chauffeur

35 ans de service :

- Mario Audet, chauffeur
- Benoit Bélanger, chauffeur
- Alain Boilard, chauffeur - Scolaire
- Robert Cormier, chauffeur
- Michel Cornellier, chauffeur
- Christian Desjardins, chauffeur
- Christian Lambert, coordonnateur, Infrastructures
- Richard Leclerc, chauffeur
- Michel Lépine, préposé à la distribution des autobus
- Gilles Petroff, chauffeur
- Serge Ruel, chauffeur
- Daniel Vinet, chauffeur

40 ans de service :

- Yves Cardinal, chauffeur



Le dévouement à l'honneur : une journée de reconnaissance le 18 mars

La Journée de reconnaissance des chauffeuses, des chauffeurs et du personnel de première ligne a permis de souligner la contribution essentielle de toutes les personnes qui travaillent à offrir un service essentiel à la population lavalloise. À cette occasion, la directrice générale de la STL est allée à la rencontre des équipes afin de saluer leur dévouement et leur engagement.





Je l'ai fait.
Pourquoi
pas toi?



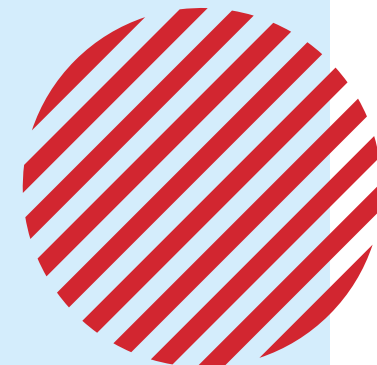
Le recrutement de chauffeuses et de chauffeurs : une campagne remarquée

En 2025, la Direction des communications et de l'expérience client, en collaboration avec la Direction des ressources humaines et la Direction du transport et de la qualité du service, a mené une campagne de recrutement visant les postes de chauffeuses et de chauffeurs. Appuyée par deux capsules vidéo et quatre visuels mettant en vedette des membres du personnel, cette campagne avait pour objectif de faire connaître au public les avantages liés à ce métier à la STL ainsi que les critères d'admissibilité. Elle visait également à encourager les jeunes à poser leur candidature pour assurer une relève. Diffusée sur les plateformes numériques de l'organisation, la campagne a généré 1,7 million de vues et contribué aux efforts de recrutement de personnel.

« *Ma participation à la campagne de recrutement est une occasion importante pour moi de faire rayonner le métier de chauffeur, un métier souvent méconnu et sous-estimé auprès des jeunes. Aimer conduire et offrir un bon service à la clientèle, c'est ce qui définit le métier de chauffeur d'autobus, et encore davantage à la STL!* »



Shan Godin,
Chauffeur



Mobilisation

L'activité « À la découverte de la STL » : une première pour découvrir les coulisses

Organisée pour la première fois en novembre 2025, l'activité « À la découverte de la STL » a permis aux nouvelles et aux nouveaux membres du personnel de découvrir les coulisses de l'organisation en visitant différentes directions. Cette activité poursuivait plusieurs objectifs : elle cherchait à faciliter l'intégration des recrues, notamment en leur permettant d'échanger avec les membres de la direction, dont la directrice générale, et améliorer leur compréhension du rôle qu'ils doivent jouer au sein de l'organisation et de la mission de la STL.

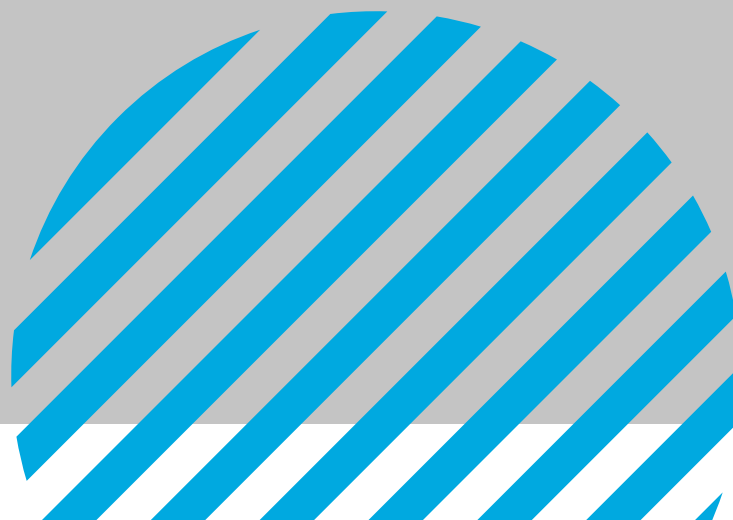
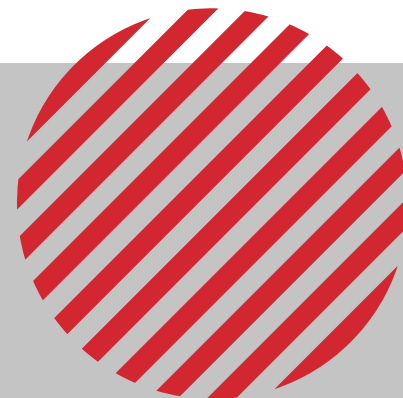


L'équité menstruelle : un milieu plus inclusif

En 2025, la STL a franchi une nouvelle étape vers un environnement de travail plus inclusif et respectueux en fournissant des produits menstruels aux personnes qui en ont besoin; ils sont disponibles gratuitement dans plusieurs toilettes de l'organisation. Cette mesure s'inscrit dans sa démarche de responsabilité sociale et de soutien au bien-être du personnel.

La diversité culturelle : un atout de la STL

Comptant plus de 30 % de son personnel issu des minorités visibles et ethniques ou des nations autochtones, la STL a poursuivi ses efforts afin d'assurer une représentation diversifiée de sa main-d'œuvre et de soutenir l'intégration professionnelle des personnes issues de l'immigration, en vertu du Programme d'accès à l'égalité en emploi des organismes publics. En 2025, en tant qu'employeur de choix en matière de diversité culturelle, la STL a pris part à l'événement célébrant la Décennie internationale des personnes d'ascendance africaine.



Le comité Boomerang : un grand succès

Tout au long de l'année, les membres du comité Boomerang ont su mobiliser leurs collègues afin de soutenir le programme de déjeuners-collations du Centre de bénévolat et Moisson Laval. Cet organisme offre à des jeunes d'ici un accès à des collations saines directement à l'école. Les différentes activités de financement, dont des petits-déjeuners, un dîner hot-dogs et une vente de sucreries, ont permis d'amasser 13 000 \$.



« Je suis fier de m'impliquer au sein du comité Boomerang depuis maintenant 4 ans aux côtés de collègues humains extraordinaires pour redonner aux jeunes Lavalloises et Lavallois dans le besoin. Les activités sont toujours festives, notamment pendant la période des Fêtes : les collègues sont généreux et l'esprit de famille de la STL y est bien présent. »



Luc Charron,
préposé aux infrastructures

La collecte annuelle de denrées : un autobus bien rempli

Le 20 novembre 2025, la STL a tenu la 3^e édition de sa collecte de denrées au terminus Le Carrefour. Grâce à la mobilisation de son personnel et de la population lavalloise, l'initiative a permis de remplir un autobus entier de denrées non périssables, en plus de recueillir plus de 3300 \$ en dons. Ainsi, 1,5 tonne de produits ont été remis au Centre de bénévolat et Moisson Laval pour composer des paniers de Noël. Chaque année, cet organisme vient en aide à près de 2500 ménages lavallois.



La campagne Centraide : une année record

L'édition 2025 de la campagne Centraide de la STL a dépassé l'objectif de 50 000 \$, grâce à la générosité et la mobilisation de son personnel. Le montant amassé s'est ainsi élevé à 55 334 \$. Depuis 1987, plus de 900 000 \$ ont été remis à cet organisme. Cette tradition reflète l'engagement de la STL envers la communauté et sa volonté de soutenir les personnes plus vulnérables.

Orientation transformation

Les défis d'adaptation auxquels fait face une société de transport sont majeurs et multiples. Technologie et cybersécurité, gestion des ressources humaines, processus et compétences, aménagements et infrastructures : la STL doit sans cesse se transformer et se perfectionner pour affirmer son leadership dans le domaine des transports publics et répondre aux attentes de sa clientèle.

Au cours des dernières années, et plus particulièrement en 2025, la transition vers l'électrification du parc d'autobus a accentué ces exigences. Cette transformation, qui touche l'ensemble des sphères de l'organisation, représente un défi d'envergure dans un contexte financier contraignant.

Pour faire face à ces changements, la STL peut compter sur l'agilité et l'expertise de ses équipes. Leur contribution fait d'elle une organisation exemplaire, innovante et résolument tournée vers l'avenir.



L'agrandissement du garage : des avancées majeures

En 2025, le chantier d'agrandissement du garage, destiné à accueillir le parc d'autobus 100 % électriques, a franchi d'importantes étapes. Après l'achèvement de la structure et de l'enveloppe extérieure, la STL a procédé à l'aménagement intérieur : installation des baies d'entretien des véhicules, mise en service d'une des quatre portes de garage, avancement de la rampe extérieure chauffante au glycol, aménagement de la salle électrique pour Hydro-Québec, ouverture de la ligne à haute tension de 20 mégawatts, travaux de peinture, d'isolation et de ventilation, raccordement à la fibre optique des salles administratives et installation des génératrices sur le toit. Au-delà des facteurs purement techniques, la conception des espaces intérieurs a été guidée par une volonté d'offrir un environnement sécuritaire et agréable au personnel.

« Derrière chaque mur et chaque installation, il y a une volonté commune d'offrir à nos équipes un lieu sécuritaire, moderne et à la hauteur de l'avenir que nous construisons ensemble. »



François Imbeau,
directeur, Projets majeurs



L'optimisation des systèmes : un élément incontournable

Après avoir testé les nouvelles fonctionnalités d'HASTUS, un logiciel de planification des horaires, des affectations et du service, la STL a amorcé le déploiement du système pour la planification 2025. Menée sur une période de deux ans, son implantation a permis d'accroître l'efficacité opérationnelle. En parallèle, la STL a travaillé à la modernisation du système d'aide à l'exploitation en adaptant les autobus. Ce système doit permettre de suivre, en temps réel, le niveau de recharge des batteries et de transmettre cette information au personnel chauffeur en service.

« Modifier nos infrastructures, adapter et agrandir notre garage, mettre à jour nos systèmes informatiques, intégrer nos nouveaux véhicules, changer nos processus... Nous n'avons pas attendu que l'ensemble de nos autobus soient électriques pour nous ajuster. La transformation doit se faire bien avant la mise en service des premiers autobus électriques de nouvelle génération. »



Pascal Ouellette,
directeur principal, Bureau
de la transformation vers
l'électrification (BTE)

L'autobus électrique : testé... et approuvé!

L'année 2025 a été marquée par l'achèvement des tests sur quatre saisons de l'autobus électrique de Nova Bus. Les spécialistes de la STL ont ainsi pu évaluer les performances de ce véhicule dans les conditions rigoureuses de l'hiver québécois. En somme, plus de 1000 km ont été parcourus sur les routes lavalloises par des températures avoisinant les -20 °C. La STL a aussi déployé, en collaboration avec le fournisseur, un plan de tests en vue de certifier la technologie de recharge sur les autobus.

Les autobus électriques de nouvelle génération seront intégrés au parc de manière progressive en vue d'une mise en service en 2026.

« *Chaque autobus électrique que nous mettrons en service permettra de réduire l'empreinte environnementale de la STL et offrira à notre clientèle une meilleure expérience.* »



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



Le LAB : l'expérimentation en continu

Mis en place en 2024 pour soutenir l'innovation et la transformation de la STL vers l'électrification de son parc d'autobus, le LAB permet de mener en continu des activités d'expérimentation et de prototypage. Cela vise à assurer une transition opérationnelle cohérente. En 2025, l'équipe de travail multidisciplinaire du laboratoire a concentré ses recherches sur la gestion des autobus à l'intérieur du garage, notamment l'organisation du stationnement intérieur, les entrées et les sorties et la gestion de la recharge. Pour cela, elle a tenu une centaine de rencontres et réalisé des simulations sur le terrain et des tests informatiques. Grâce à son expertise interne en données massives, le LAB a été en mesure de développer, entre autres choses, un modèle prédictif de l'autonomie des autobus. Ce modèle servira d'outil d'aide à la décision en temps réel pour le personnel chauffeur.



Le SIRH : un système tout-en-un pour viser l'efficacité

Les systèmes actuels de gestion des ressources humaines, des paies et des feuilles de temps (Tandem, Magik-Pay, Oculus et MX) arrivent en fin de vie. Afin de simplifier les façons de faire au sein de l'organisation, les équipes des technologies de l'information (TI) et des ressources humaines ont poursuivi, en 2025, les travaux préparatoires à l'implantation d'un nouveau système d'information sur les ressources humaines (SIRH). Prévue d'ici à 2027, cette implantation permettra de regrouper plusieurs outils au sein d'un même logiciel. Cela rendra les solutions RH plus conviviales, plus performantes, plus sécuritaires et mieux adaptées à la réalité.



La cybersécurité : un travail sur tous les fronts

Comme toute organisation, la STL doit faire face à un nombre croissant de cybermenaces susceptibles de compromettre la sécurité de ses systèmes informatiques. Afin de réduire ces risques et de renforcer la résilience de ses infrastructures, l'équipe des TI, en collaboration avec les affaires juridiques, a élaboré une politique générale de sécurité de l'information en 2025. Adopté par le conseil d'administration, cet énoncé de principes établit un cadre clair et cohérent pour assurer la protection des actifs informationnels de l'organisation.

En parallèle, l'équipe des TI a consacré une partie de l'année à la révision ainsi qu'à la mise à jour et à l'essai du Plan de réponse aux incidents de sécurité afin de renforcer la capacité de la STL à réagir efficacement en cas d'incident de sécurité informatique. Elle a également soutenu l'implantation du Centre opérationnel de cyberdéfense (COCD), dont la mission de surveillance, de détection et de coordination des interventions en cybersécurité contribue à réduire les vulnérabilités techniques ainsi que les risques de cyberattaques et de fuites de données.

Enfin, l'équipe des TI a réalisé un état des lieux complet en matière de cybersécurité au sein de la STL, un exercice essentiel pour établir les priorités et tracer la feuille de route à moyen terme.



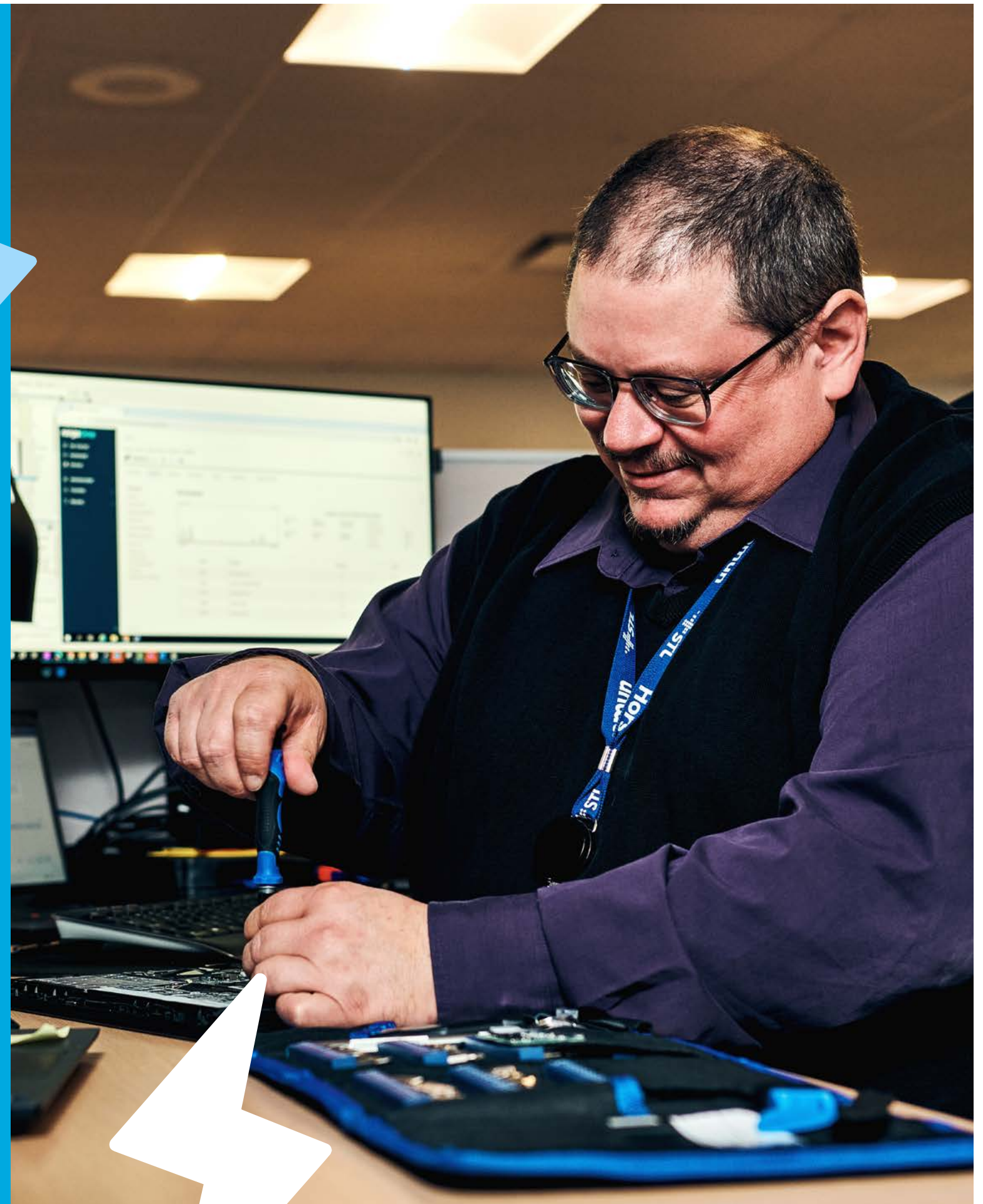
La réduction de la dette technologique : un passage obligatoire

La réduction de la dette informatique constitue une priorité pour la STL, puisque plusieurs systèmes et programmes arrivent en fin de vie ou sont devenus désuets. La modernisation des systèmes et la mise à jour des serveurs visent à mieux soutenir la mission de l'organisation et à maintenir sa performance, son agilité et sa capacité d'adaptation. En 2025, l'équipe des TI a déployé des efforts importants en ce sens. En plus de participer activement à la refonte du site Web, elle a amorcé les travaux préparatoires nécessaires à l'implantation du SIRH et réalisé la mise à niveau du projet Oracle, du SAEIV et du système de Répartition assistée par ordinateur (RAO).

« Réduire notre dette technologique est essentiel pour soutenir l'ensemble de nos opérations, particulièrement dans un contexte de transformation d'entreprise. En plus d'optimiser nos infrastructures, nous réalisons une mise à jour continue des systèmes et une maintenance constante des serveurs afin de minimiser les conséquences sur les opérations et les utilisateurs. »



Roberto Cardona,
chef, Infrastructures technologiques



Orientation financement et développement du transport collectif

En 2025, la STL a poursuivi ses efforts d'optimisation, conformément au plan de l'ARTM. Ce plan prévoit des réductions de dépenses de 155 M\$ pour l'ensemble des sociétés de transport de la région métropolitaine d'ici 2028. L'organisation s'est pleinement engagée dans cette démarche, tout en poursuivant sa mission d'offrir un réseau performant et pérenne à sa clientèle.

À titre de chef de file en mobilité durable, la STL a continué de faire rayonner ses projets phares et de valoriser son expertise. Elle a ainsi contribué à redéfinir les standards de l'industrie, tout en réaffirmant l'importance d'obtenir un investissement adéquat des différents acteurs du transport collectif.



L'optimisation des ressources : un défi de taille

L'exercice d'optimisation exigé par le cadre financier de l'ARTM a représenté un défi important pour la STL en 2025. L'organisation a dû composer avec plusieurs enjeux majeurs, dont le vieillissement du parc d'autobus, qui a entraîné des coûts d'entretien supplémentaires, l'arrivée du REM, la hausse du taux d'absentéisme au sein des équipes opérationnelles, la prise en charge progressive du nouveau garage et la nécessité de moderniser les systèmes technologiques pour soutenir la transition vers l'électrification.

Malgré ce contexte exigeant, la STL est demeurée centrée sur sa mission : offrir un service fiable et de qualité, répondant le mieux possible aux besoins en mobilité de la population lavalloise, tout en maximisant chaque dollar investi. Elle a ainsi poursuivi ses efforts d'optimisation, ce qui lui a permis de dégager 15,5 M\$ en 2024 et en 2025. Elle a également travaillé à trouver des pistes d'économies récurrentes de 4,6 M\$ pour le budget 2026. Une grande partie de ses économies découle de l'optimisation des services de transport adapté.

Le financement adéquat : un enjeu pour l'avenir du transport collectif

Les premières enveloppes gouvernementales s'étant révélées insuffisantes, la STL est intervenue auprès du gouvernement afin que les sommes allouées au transport collectif tiennent pleinement compte de la transition vers un parc électrifié. Bien que des ajustements aient été apportés, l'équilibre demeure précaire, compte tenu des investissements nécessaires pour assurer ce virage. Dans ce contexte, une plus grande prévisibilité financière s'avère essentielle. Un réalignment de la stratégie de financement pourrait donc être requis lors des prochains budgets, selon les orientations gouvernementales en matière d'électrification des transports urbains.

« En 2025, nous avons réalisé d'importantes économies, grâce, notamment, à l'optimisation des services de transport adapté et à l'amélioration des outils et des systèmes. Ces efforts s'inscrivent toutefois dans un contexte où la STL doit composer avec plusieurs enjeux qui ne sont pas pris en compte dans le cadre financier, comme le vieillissement du parc, les enjeux de cybersécurité ou, encore, les dépenses d'électrification non subventionnées. Dans un contexte de sous-financement de l'offre de services, cette réalité soulève des préoccupations quant à l'avenir du transport collectif. »



Kathy Dumortier,
directrice générale adjointe,
Stratégie, projets et trésorière

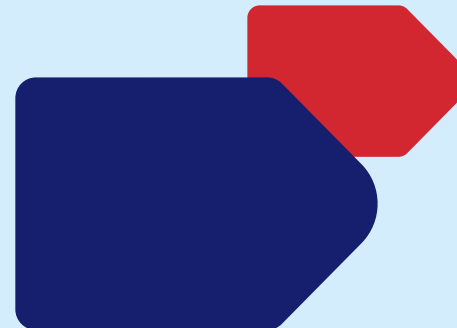
Des occasions de faire rayonner l'expertise de la STL

En cohérence avec ses valeurs de collaboration et d'efficacité, la STL a pris part aux grands rendez-vous de l'industrie du transport collectif. En plus de contribuer au rayonnement de son expertise, ces événements ont constitué des moments privilégiés d'échange, d'apprentissage et de perfectionnement.

Par exemple, lors de la 59^e édition du congrès de l'Association québécoise des transports (AQTr), tenu sous le thème « Intermodalité augmentée : vers des infrastructures innovantes », la STL a présenté le projet de service rapide par bus sur les boulevards Notre-Dame et de la Concorde. Ce projet structurant vise à offrir une solution de mobilité performante et intégrée, et il est appelé à faciliter les déplacements d'est en ouest sur le territoire lavallois.

La STL a aussi participé à plusieurs autres rendez-vous de l'industrie. Par exemple, des membres du BTE et de la Direction de la planification et du développement ont présenté deux conférences durant le congrès annuel de la Canadian Urban Transit Association (CUTA), à Montréal. L'une d'elles portait sur les défis de l'électrification, tandis que l'autre abordait la question de l'utilisation des données GPS des autobus. La transition vers l'électrification a été au cœur de la 23^e édition du colloque annuel de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), auquel a pris part la STL. Elle a également été présente au 65^e congrès de l'International Association of Public Transport (UITP), à Hambourg, pour assister aux conférences et échanger avec l'industrie.

Enfin, la journée parlementaire organisée par la CUTA a été une occasion de sensibiliser les députés fédéraux aux principaux enjeux du transport collectif. Elle a été suivie du forum politique. Les échanges qui y ont eu lieu ont mis en évidence le rôle stratégique du transport collectif dans le développement du logement, la réduction du coût de la vie pour les ménages et la stimulation de la croissance économique. Ces priorités rejoignent les objectifs du gouvernement du Canada.



L'engagement de la STL : des prix bien mérités

L'édition 2024 de la collecte de denrées de la STL a remporté un prix de reconnaissance de l'ATUQ. Cette récompense vient souligner l'engagement de ses équipes à faire de cet événement un succès.



La diffusion du programme Mobilité inclusive de l'ARTM, auquel la STL a grandement contribué, a reçu le prix de leadership organisationnel Lorna-Stewart, décerné dans le cadre de la Conférence annuelle et du salon du transport de l'ACTU. Cet événement a eu lieu à Montréal, à l'automne 2025. Cette distinction souligne les efforts déployés par les réseaux de transport collectif et adapté ainsi que les entreprises pour éliminer les obstacles liés à l'accès au transport en commun et offrir des services inclusifs et accessibles pour des clientèles plus vulnérables.

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.

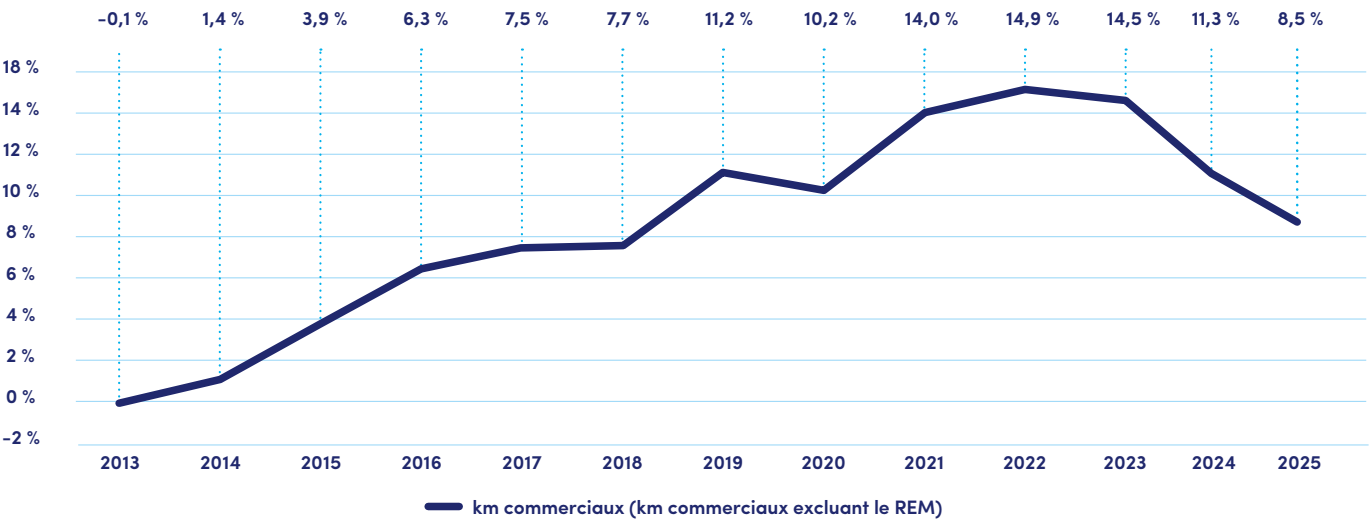
Chaque année, la STL suit ses résultats en fonction des cibles établies dans son plan stratégique de transition 2023-2025. À noter que ces cibles ont été déterminées avant l'évolution du contexte financier des dernières années et les demandes d'optimisations budgétaires régionales. Les cibles actuelles de nos indicateurs ne tiennent donc pas compte de cette nouvelle réalité. Des cibles annuelles internes par indicateur sont établies pour suivre de manière plus réaliste l'évolution de nos résultats corporatifs.

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.

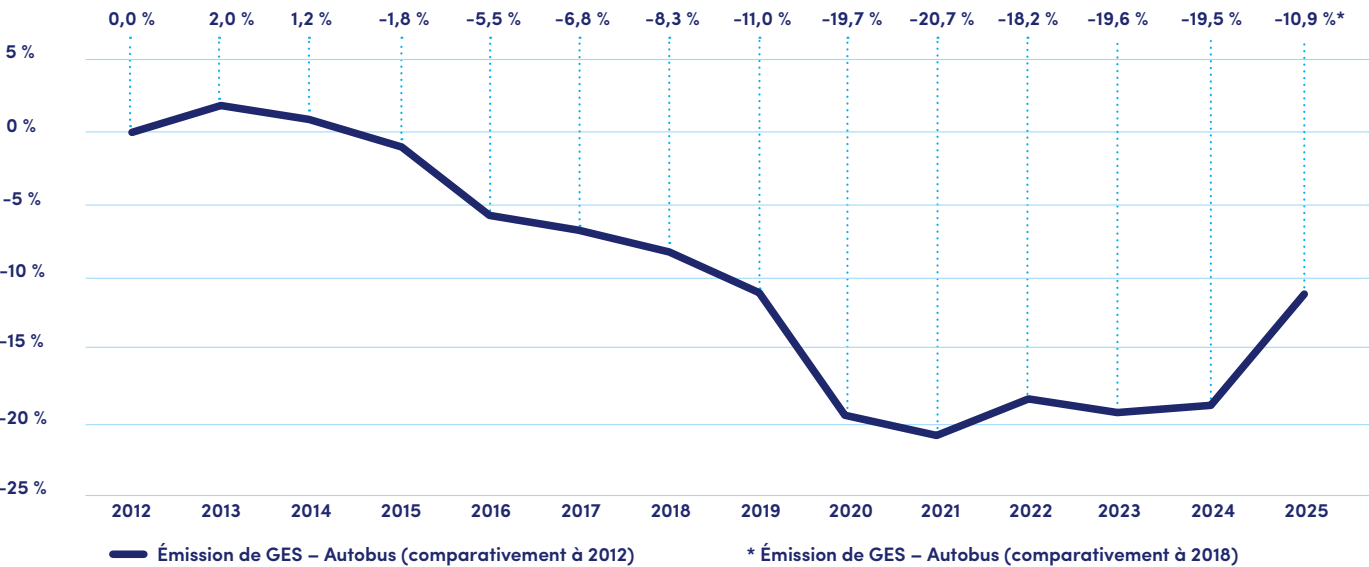
<https://stlaval.ca/a-propos/diffusion/indicateurs>

Indicateurs de performance

Accroissement de l'offre de service depuis 2012

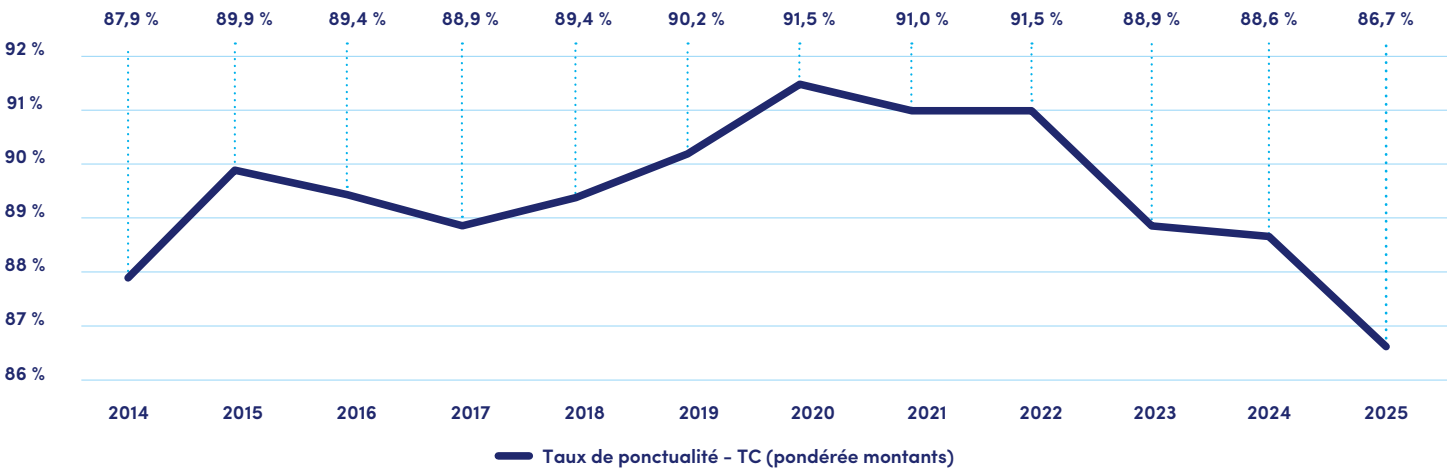


Taux d'émission de GES par 100 km parcourus

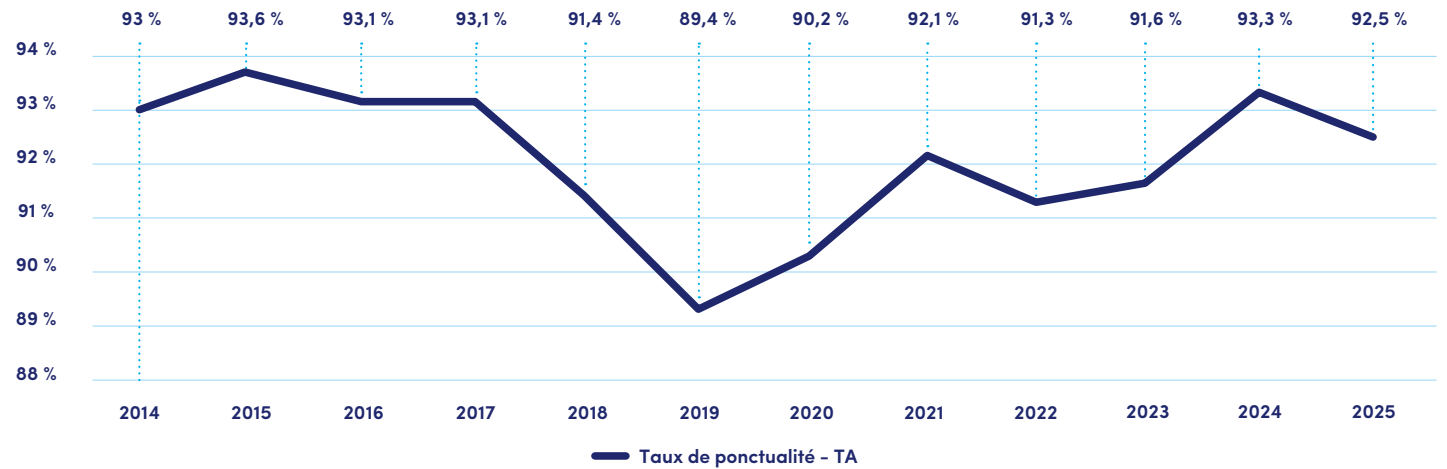


À compter de 2025, le résultat est basé sur l'année de référence 2018 pour tenir compte de l'évolution du parc d'autobus.

Ponctualité du service de transport régulier

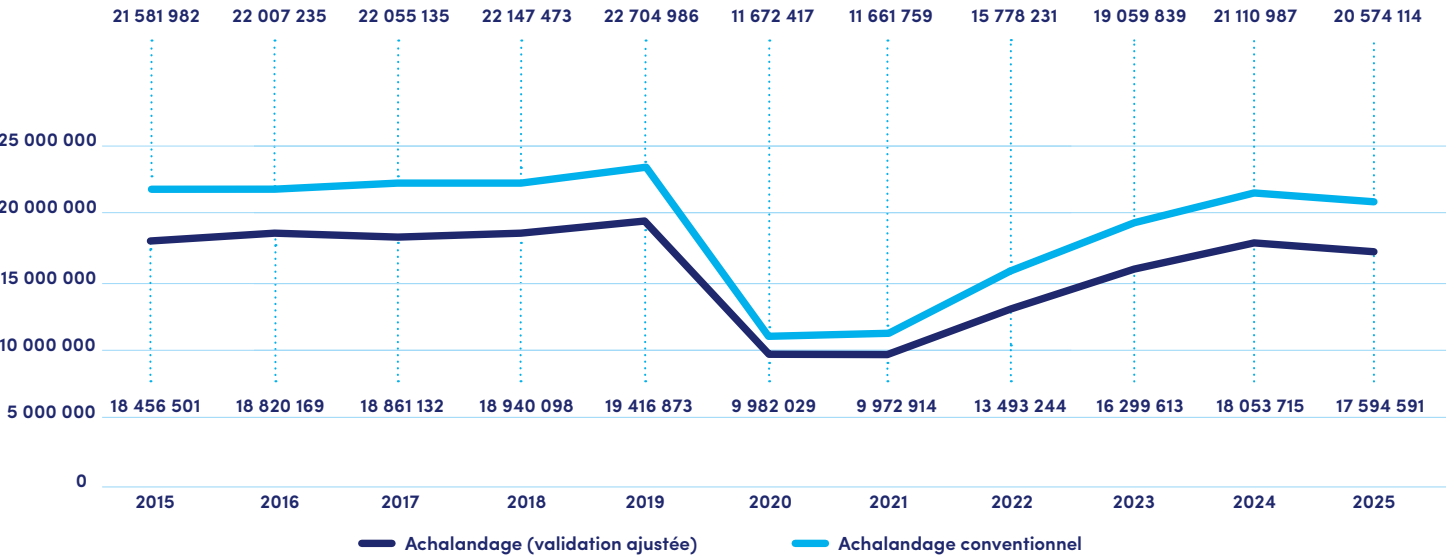


Ponctualité du service de transport adapté

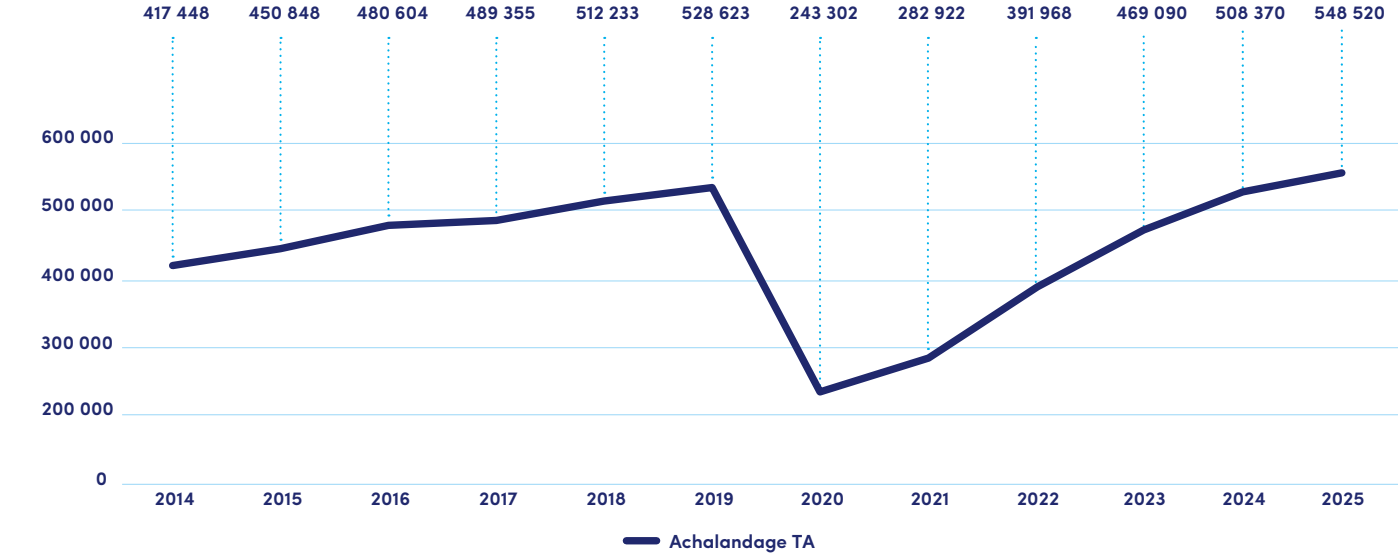


Indicateurs de performance

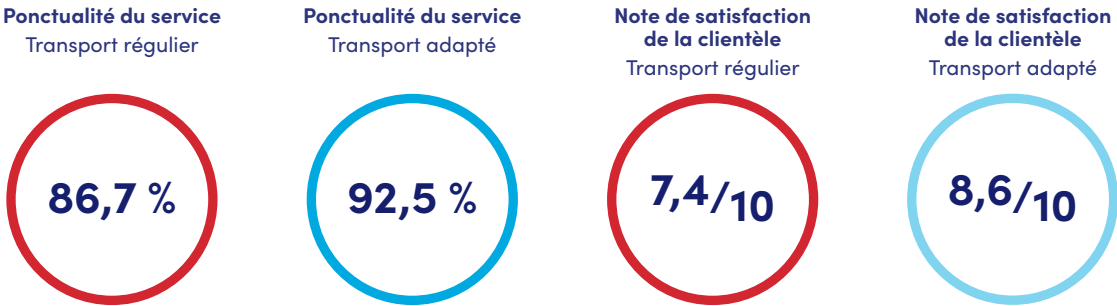
Achalandage du service de transport régulier (en nombre de déplacements)



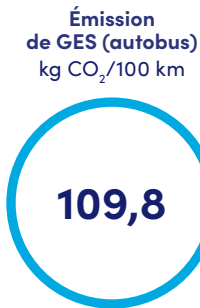
Achalandage du service de transport adapté (en nombre de déplacements)



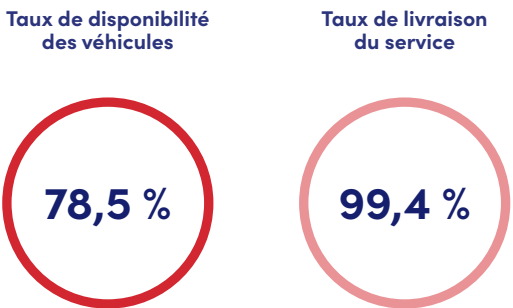
Qualité du service



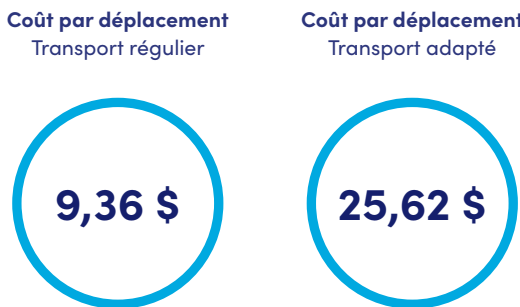
Environnement



Livraison du service



Productivité



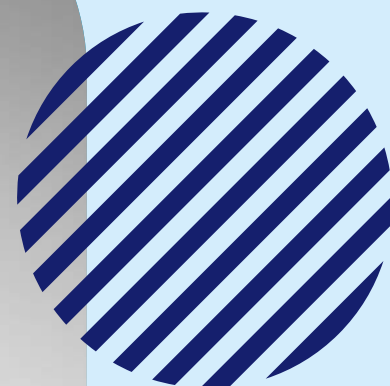
- Objectif atteint
- Objectif atteint et mesuré par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
- Objectif presque atteint
- Objectif non atteint

The background features a large light blue shape on the left, a dark blue area on the right, and a red shape at the bottom right. A white document icon is partially visible at the bottom center.

Gouvernance

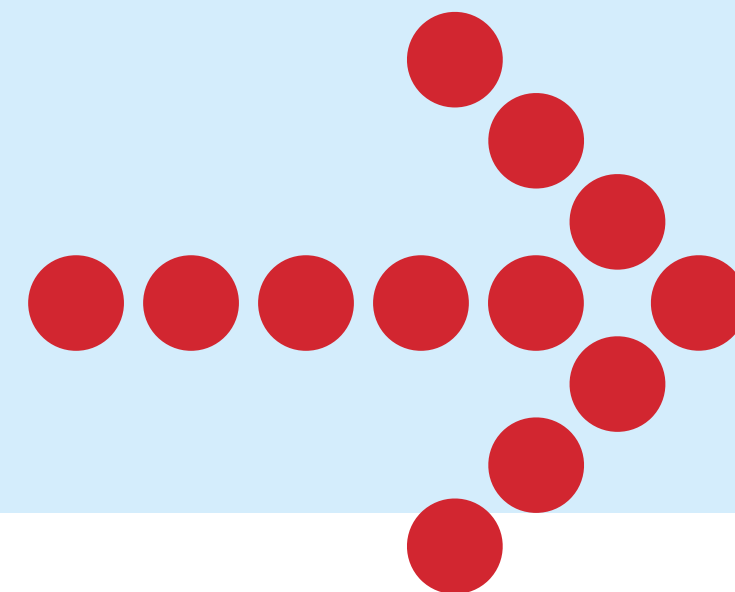
Hommage et remerciements

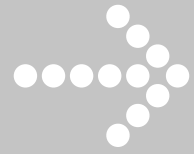
Fin 2025, la STL a appris avec tristesse le décès de son ancienne présidente du conseil d'administration, madame **Jocelyne Frédéric-Gauthier**. Sous sa présidence, amorcée en décembre 2021, la STL a franchi plusieurs étapes importantes vers une mobilité plus durable et inclusive, dont la mise en service des 10 premiers autobus électriques, l'élaboration du plan de relance du transport collectif après la pandémie et l'implantation du paiement par carte de débit dans le transport collectif lavallois.



La STL remercie chaleureusement **madame Aline Dib**, administratrice au sein de son conseil d'administration de 2016 à 2021 et conseillère du district de Saint-Martin, pour son implication et son engagement pour la mobilité des Lavalloises et des Lavallois.

L'organisation tient également à souligner l'entrée en fonction de deux nouveaux administrateurs au sein de son conseil d'administration, monsieur Martin Fiola et monsieur Sylvain Yelle.





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 et à l'organisation des services.
- 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.
- Approuver le budget annuel et adopter les politiques du conseil d'administration.



Pierre Brabant
Président et conseiller municipal de Vimont



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



Martin Fiola
Administrateur et conseiller municipal de Laval-des-Rapides



Sylvain Yelle
Administrateur et conseiller municipal d'Auteuil



Seta Topouzian
Administratrice et conseillère municipale de Renaud



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



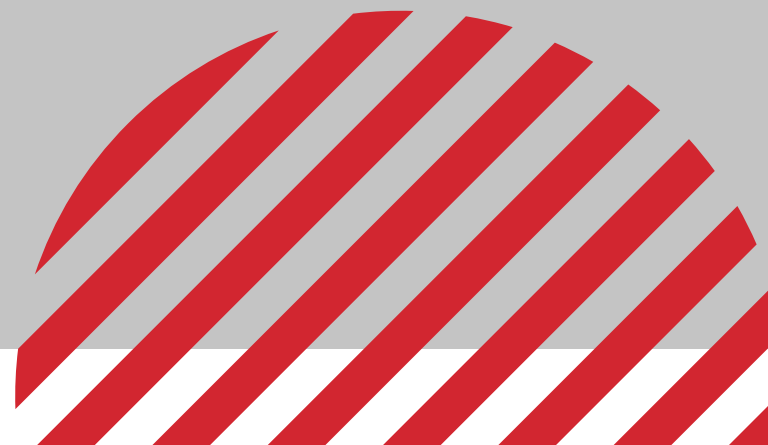
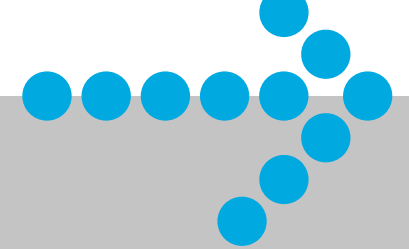
Dory Jade
Administrateur, représentant des usagers du transport adapté



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



Rémunération des membres du conseil d'administration en 2025

Nom	Titre	Revenu d'emploi	Assurances vie et santé	Régime de retraite
Jocelyne Frédéric-Gauthier	Présidente	36 281,57 \$	- \$	5 881,05 \$
Pierre Brabant	Président	22 555,39 \$	- \$	3 656,27 \$
Vasilios Karidogiannis	Vice-président	23 834,34 \$	- \$	3 863,41 \$
Sylvain Yelle	Administrateur	1 855,12 \$	- \$	287,39 \$
Aline Dib	Administratrice	19 706,49 \$	- \$	3 194,46 \$
Suzanne Savoie	Administratrice	26 453,07 \$	- \$	- \$
Mélanie Martel	Administratrice	25 453,07 \$	- \$	- \$
Dory Jade	Administrateur	21 853,07 \$	- \$	- \$
Seta Topouzian	Administratrice	20 736,96 \$	- \$	3 361,51 \$
Saad Chafki	Administrateur	20 953,07 \$	- \$	- \$
Martin Fiola	Administrateur	1 779,90 \$	- \$	287,39 \$

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

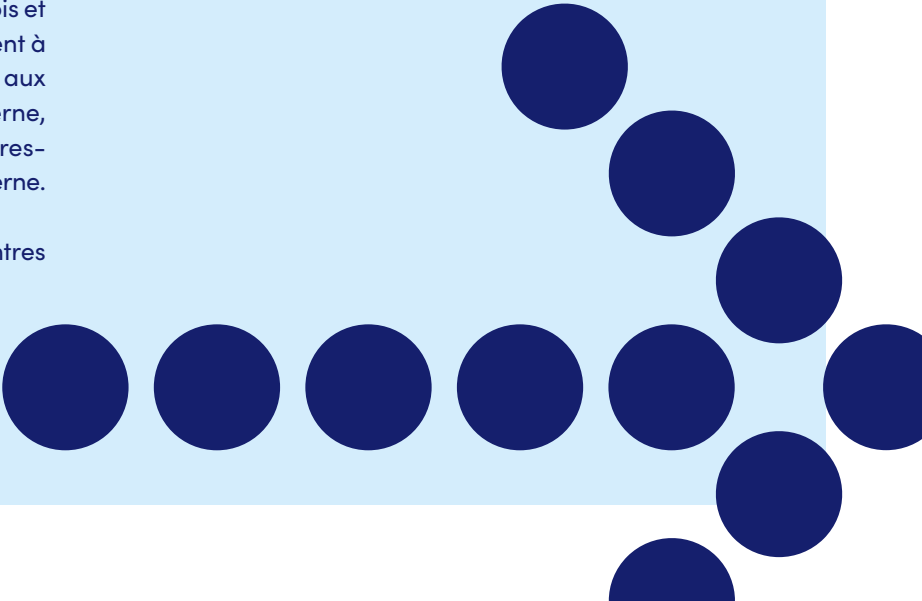
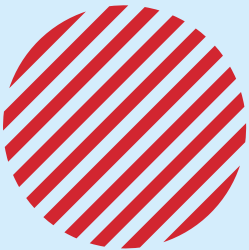
Mme Suzanne Savoie
Mme Jocelyne Frédéric-Gauthier
M. Dory Jade

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 externe.

Le comité d'audit et des finances a tenu cinq rencontres en 2025.



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 quatre rencontres en 2025.

Rémunération des cinq dirigeants de la STL les mieux rémunérés en 2025

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	286 139,17 \$	7 480,12 \$	26 723,52 \$	7
Kathy Dumortier	Directrice général adjointe	242 057,65 \$	7 291,76 \$	22 466,59 \$	6
Pierre Savage	Directeur exécutif	228 223,84 \$	7 242,20 \$	21 409,83 \$	5
Christine Gauvreau	Directrice exécutive	228 048,90 \$	7 242,20 \$	21 143,63 \$	6
Louis Szabo	Directeur principal	194 452,07 \$	2 715,22 \$	18 206,82 \$	5

*Le revenu d'emploi inclut le salaire brut ainsi que les vacances et congés de maladie.

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 2025

.....

États financiers 2025

Table des matières

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE.....	87
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	88
ÉTATS DES RÉSULTATS	91
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE	92
ÉTAT DES GAINS ET PERTES RÉÉVALUATION	93
ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE.....	94
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORIE	95
NOTES COMPLÉMENTAIRES	96
ANNEXE A – Dette à long terme	122
ANNEXE B – Charges par objet	123
ANNEXE C – Activités de fonctionnement à des fins fiscales	124
ANNEXE D – Activités d'investissement à des fins fiscales	125
ANNEXE E – Excédent accumulé.....	126

États financiers 2025

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

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

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

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

Les états financiers ont été audités par Deloitte S.E.N.C.R.L/s.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 30 mars 2026

Directrice générale



Josée Roy

Directrice générale adjointe et trésorière
Stratégie, projets, et trésorerie



Kathy Dumortier, CPA

États financiers 2025



Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.
4605-A, boul. Lapinière
Bureau 200
Brossard (Québec) J4Z 3T5
Canada

Tél. : 450-618-4270
Télec. : 450-618-6420
www.deloitte.ca

Rapport de l’auditeur indépendant

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

Opinion

Nous avons effectué l’audit des états financiers de la Société de transport de Laval (« la Société »), qui comprennent l’état de la situation financière au 31 décembre 2025 et les états des résultats, de la variation de la dette nette, des gains et pertes de réévaluation et des flux de trésorerie pour l’exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables (appelés collectivement, les « états financiers »).

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 2025, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de la dette nette, des gains et pertes de réévaluation 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 acquitté 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 d’audit.

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 sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l’Habitation (MAMH) et présentées aux annexes C, D et E. Ces informations portent sur les activités de fonctionnement à des fins de fiscales, les activités d’investissement à des fins fiscales et la ventilation de l’excédent accumulé. Notre opinion n’est pas modifiée à l’égard de ce point.

États financiers 2025

Autres points

Nous avons également émis un rapport de l’auditeur indépendant comportant une opinion non modifiée signé en date du 1^{er} avril 2026 relativement aux états financiers de la Société à être déposés au MAMH.

Nous attirons l’attention sur le fait que les états financiers pour l’exercice terminé le 31 décembre 2024 ont été audités par un autre auditeur, qui a exprimé sur ces états financiers une opinion non modifié en date du 31 mars 2025.

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

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

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

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d’information financière de la Société.

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

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

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

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d’erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d’audit en réponse à ces risques et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d’une anomalie significative résultant d’une fraude est plus élevé que celui d’une anomalie significative résultant d’une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne.
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l’audit afin de concevoir des procédures d’audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d’exprimer une opinion sur l’efficacité du contrôle interne de la Société.

États financiers 2025

- 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.

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

Le 1^{er} avril 2026

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A128132

États financiers 2025

ÉTATS DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2025

	Notes	2025 Budget \$	2025 Réal \$	2024 Réal \$
REVENUS				
Fonctionnement				
Revenus provenant de l'ARTM		179 409 343	177 984 716	176 103 973
Contrat de Gestion déléguée		9 951 737	9 253 397	8 650 005
Transferts du gouvernement du Québec et du Canada	4	886 339	857 461	1 065 052
Autres revenus	5	1 795 485	2 370 485	2 189 785
		192 042 904	190 466 059	188 008 815
Investissement				
Transferts du gouvernement du Québec et du Canada	4	120 797 191	25 871 691	41 192 160
		312 840 095	216 337 750	229 200 975
CHARGES				
Transport régulier		134 225 245	131 893 254	132 755 112
Administration générale		25 981 852	26 135 931	24 323 585
Transport adapté		17 114 874	17 782 499	16 299 522
Contrats de gestion déléguée		9 412 940	8 941 350	8 650 003
Frais de financement		2 724 623	2 768 847	3 098 399
Dépenses imprévues		2 596 162	-	-
Radiation d'immobilisations		-	339 642	69 113
Amortissement		26 801 000	18 148 603	21 875 571
		218 856 696	206 010 126	207 071 305
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		93 983 399	10 327 624	22 129 670
Excédent accumulé au début de l'exercice			313 333 245	291 203 575
EXCÉDENT ACCUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE			323 660 869	313 333 245

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

États financiers 2025

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2025

	Notes	2025	2024
		\$	\$
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		60 815 881	54 697 989
Débiteurs	6	23 187 827	18 872 007
Transferts à recevoir	7	38 068 227	78 462 252
Actif au titre des avantages sociaux futurs	12	3 481 800	4 239 300
Autres actifs		-	356 048
		125 553 735	156 627 596
PASSIFS FINANCIERS			
Emprunt bancaire	8	47 320 868	18 054 459
Créditeurs et frais courus	9	55 669 978	59 545 798
Revenus perçus d'avance	10	318 889	6 199 398
Dettes à long terme	11	54 709 060	68 594 288
Passif au titre des avantages sociaux futurs	12	22 859 500	21 509 900
Obligations liées à la mise hors service des immobilisations	13	4 865 242	5 632 604
Autres passifs		140 553	-
		185 884 090	179 536 447
DETTE NETTE		(60 330 355)	(22 908 851)
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations	14	376 529 857	329 250 530
Stocks de fournitures		5 934 397	5 474 443
Autres actifs non financiers	15	1 386 417	1 873 171
		383 850 671	336 598 144
EXCÉDENT ACCUMULÉ		323 520 316	313 689 293
Obligations contractuelles			
Éventualités	16		
	23		

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

États financiers 2025

ÉTAT DES GAINS ET PERTES RÉÉVALUATION

Au 31 décembre 2025

	2025	2024
	Réel	Réel
	\$	\$
Gains de réévaluation cumulés au début de l'exercice	356 048	1 751
(Pertes) gains de réévaluation non réalisées	(420 793)	210 461
Instruments financiers dérivés	(75 808)	143 836
(Pertes) gains de réévaluation nets (nettes) de l'exercice	(496 601)	354 297
(Pertes) gains de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice	(140 553)	356 048

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

États financiers 2025

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2025

	Notes	2025	2024
		\$	\$
EXCÉDENT DE L'EXERCICE		10 327 624	22 129 670
Variation des immobilisations			
Acquisitions	14	(65 787 026)	(120 619 307)
Produit de cession		19 454	23 410
Amortissement des immobilisations	14	18 148 603	21 875 571
Perte sur cession d'immobilisations		339 642	69 113
		(47 279 327)	(98 651 213)
Variation des stocks de fournitures		(459 954)	(59 274)
Variation des autres actifs non financiers		486 754	(344 695)
		26 800	(403 969)
(Pertes) gains de réévaluation nets (nettes) de l'exercice		(496 601)	354 297
VARIATION DE LA DETTE NETTE		(37 421 504)	(76 571 215)
(Dettes) actifs financiers nets au début de l'exercice		(22 908 851)	53 662 364
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		(60 330 355)	(22 908 851)

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

États financiers 2025

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2025

	2025	2024
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	10 327 624	22 129 670
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	18 148 603	21 875 571
Charge de désactualisation	109 403	230 054
Perte sur cession d'immobilisations	339 642	69 113
	28 925 272	44 304 408
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(4 315 820)	(2 385 800)
Transferts à recevoir	40 394 025	(5 139 536)
Stocks de fournitures	(459 954)	(59 274)
Créditeurs et frais courus	6 988 440	(973 170)
Revenus perçus d'avance	(5 880 509)	6 134 356
Actif au titre des avantages sociaux futurs	757 500	766 000
Passif au titre des avantages sociaux futurs	1 349 600	1 104 100
Autres actifs non financiers	82 728	4 236
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	67 841 282	43 755 320
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions d'immobilisations	(77 528 051)	(99 530 884)
Dépôt pour l'achat d'autobus	(87 398)	(840 359)
Dépôt pour l'achat d'immobilisations autre que les autobus	491 424	491 428
Produit de cession d'immobilisations	19 454	23 410
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(77 104 571)	(99 856 405)
Activités de financement		
Variation nette des emprunts bancaires	29 266 409	17 697 567
Émission de dettes à long terme	6 430 000	2 918 000
Remboursement de la dette à long terme	(20 315 228)	(20 928 228)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	15 381 181	(312 661)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	6 117 892	(56 413 745)
Encaisse au début de l'exercice	54 697 989	111 111 734
Encaisse à la fin de l'exercice	60 815 881	54 697 989

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

États financiers 2025

NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 décembre 2025

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. 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 contenues dans le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*.

Ils contiennent certaines informations financières établies à des fins fiscales conformément au Manuel de la présentation de l'information financière municipale publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Celles-ci comprennent l'excédent (le déficit) de l'exercice à des fins fiscales présenté aux annexes C et D et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales présentée à l'annexe E.

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, 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 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

Les principales estimations comprennent la durée de vie utile des immobilisations, les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, les provisions à l'égard des salaires et avantages sociaux de même que les hypothèses actuarielles liées à l'établissement des charges et des obligations au titre des avantages sociaux futurs.

c) Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l'entente concernant les services de transport collectifs pour l'année 2025, 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, 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 l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée et qu'il donne lieu à une créance.

d) Actifs financiers

Les actifs financiers sont comptabilisés au coût.

États financiers 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

e) Actifs non financiers

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

Immobilisations

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 :

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

Les immobilisations sont amorties dès leur date de mise en service. Les immobilisations en cours 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 coût, déterminé selon la méthode du coût moyen. Les stocks désuets sont radiés des livres.

Autres actifs

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

États financiers 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

f) Charges, actif et passif au titre des avantages sociaux futurs

Régime 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 :

- 1) Les avantages complémentaires de retraite, comme la couverture des soins de santé et l'assurance vie offertes aux retraités ;
- 2) 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.

États financiers 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

Régime de retraite à cotisations déterminées (suite)

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.

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

Une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est comptabilisée lorsque plusieurs conditions sont respectées, tels la présence d'une obligation juridiquement exécutoire qui contraint la Société à réaliser des activités particulières liées à la mise hors service permanente d'une immobilisation nécessitant une sortie de ressources économiques; que l'obligation résulte de l'acquisition, de la construction, du développement, de la mise en valeur et/ou de l'utilisation normale de l'immobilisation; qu'il est prévu que les activités particulières de mise hors service soient réalisées et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable des coûts relatifs à cette obligation.

Les coûts de mise hors service sont capitalisés au coût des immobilisations concernées et amortis linéairement à compter de cet exercice jusqu'au moment prévu de l'exécution des activités de mise hors service. L'évaluation initiale du passif est effectuée en ayant recours à l'actualisation des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour procéder aux activités de mise hors service. Les flux de trésorerie sont ajustés en fonction de l'inflation et actualisés selon le taux d'actualisation qui représente la meilleure estimation de la direction quant au coût des fonds nécessaires pour régler l'obligation à son échéance.

Le passif comptabilisé est ajusté chaque année en fonction des nouvelles obligations, des coûts réels engagés, des révisions des estimations et de la charge de désactualisation.

États financiers 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

h) Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

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

- Avantages sociaux futurs
 - Pour le déficit constaté initialement au 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 : amorties lorsque les coûts seront engagés.

i) Instruments financiers

- Évaluation initiale

Lors de leur comptabilisation initiale, les instruments financiers sont classés soit dans la catégorie des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement soit dans celle sur les instruments financiers évalués à la juste valeur. Les opérations qui ne sont pas de nature contractuelle ne génèrent pas d'éléments considérés comme des instruments financiers.

La trésorerie, les équivalents de trésorerie, les débiteurs, à l'exception des taxes à la consommation, et les autres créances à recevoir sont classés dans la catégorie des actifs financiers évalués au coût ou au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. L'emprunt temporaire, les créditeurs et charges à payer, à l'exception des taxes à la consommation à payer, des avantages sociaux à payer, des intérêts courus à payer et des dettes sont classés dans la catégorie des passifs financiers évalués au coût ou au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les instruments financiers dérivés sont classés dans la catégorie des instruments financiers évalués à la juste valeur. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées dans l'état des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce qu'ils soient décomptabilisés. À ce moment, le solde cumulé de gains et pertes de réévaluation rattaché à ces instruments est reclassé dans l'état des résultats.

Les coûts de transaction sont ajoutés à la valeur comptable des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement lors de leur comptabilisation initiale. Toutefois, lors de la comptabilisation initiale des éléments classés dans les instruments financiers évalués à la juste valeur, les coûts de transaction sont passés en charge.

États financiers 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

h) Instruments financiers

- Hiérarchie des évaluations de juste valeur

Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur à l'état de la situation financière sont classés selon une hiérarchie qui reflète l'importance des données utilisées pour effectuer les évaluations. La hiérarchie qui s'applique dans le cadre de la détermination de la juste valeur exige l'utilisation de données observables sur le marché chaque fois que de telles données existent. Un instrument financier pour lequel une donnée importante non observable a été prise en compte dans l'évaluation de la juste valeur est classé au niveau le plus bas de la hiérarchie. La hiérarchie des évaluations à la juste valeur se compose des niveaux suivants :

- Niveau 1 : Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur les prix (non ajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.
- Niveau 2 : Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur des données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables soit directement (sous forme de prix) ou indirectement (déterminés à partir de prix).
- Niveau 3 : Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur des données qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

i) Instruments financiers dérivés

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

3. Encaisse

Les intérêts payés au cours de l'exercice s'élèvent à 2 768 847 \$ (3 098 399 \$ en 2024). Les intérêts reçus au cours de l'exercice s'élèvent à 370 911 \$ (357 945 \$ en 2024).

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 2025

4. Transferts des gouvernements du Québec et du Canada

	2025	2025	2024
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Fonctionnement			
Financement (intérêts sur la dette long terme)	886 339	857 461	1 065 052
Investissement			
Immobilisations	120 797 191	25 871 691	41 192 160
	121 683 530	26 729 152	42 257 212

5. Autres revenus

	2025	2025	2024
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Publicité	1 290 000	1 759 019	1 722 065
Revenus d'intérêts	233 566	370 911	357 945
Activités accessoires et autres revenus	271 919	240 555	109 775
	1 795 485	2 370 485	2 189 785

6. Débiteurs

	2025	2024
	\$	\$
Autorité régionale de transport métropolitain	19 501 430	13 401 088
Taxes à la consommation	1 774 449	3 590 732
Autres	1 911 948	1 880 187
	23 187 827	18 872 007

États financiers 2025

7. Transferts à recevoir

	2025	2024
	\$	\$
Gouvernement du Québec		
Remboursement de la dette à long terme (a)	22 080 698	35 613 659
Immobilisations	5 874 744	8 171 563
Autres	243 750	243 750
Gouvernement du Canada		
Immobilisations	9 869 035	34 433 280
	38 068 227	78 462 252

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

8. 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 4,45 % (5,45 % au 31 décembre 2024) et renégociable annuellement au 31 décembre 2025 et 2024, la marge de crédit était inutilisée.

La Société dispose d'une marge de crédit autorisée de 79 636 219 \$ auprès de Financement Québec au taux moyen des bons du Trésor du Québec à 3 mois majorée de 0,02 %, soit 2,2 % (3,14 % en 2024), lui permettant de financer temporairement ses projets autorisés au plan d'immobilisation en transport collectif et en attente d'une lettre d'autorisation finale. Au 31 décembre 2025, un montant de 47 320 808 \$ était utilisé (18 054 459 \$ en 2024).

9. Créditeurs et frais courus

	2025	2024
	\$	\$
Salaires et charges sociales	19 534 887	19 876 670
Fournisseurs et frais courus	19 681 835	25 820 679
Intérêts courus de la dette à long terme	366 229	421 185
Retenues sur contrats et dépôts de garantie	16 087 027	13 427 264
	55 669 978	59 545 798

États financiers 2025

10. Revenus perçus d'avance

	2025	2024
	\$	\$
Transferts reportés	-	6 093 970
Autres	318 889	105 428
	318 889	6 199 398

11.Dette à long terme

	2025	2024
	\$	\$
Obligations		
Taux d'intérêt variant de 0,75 % à 5,5 % (1,1 % à 5,5 % en 2024)		
Échéant de décembre 2026 à décembre 2045	54 709 060	68 594 288

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.

Les versements estimatifs sur la dette à long terme capital et intérêts, incluant les refinancements prévus de mai 2026 à juillet 2031 et autorisés au cours des prochains exercices, s'établissent comme suit :

Année	Capital	Intérêts
	\$	\$
2026	12 162 228	1 699 463
2027	9 009 228	1 765 889
2028	6 787 228	1 393 587
2029	5 666 875	1 075 938
2030	5 684 875	849 056
1 à 5 ans	39 310 434	6 783 933
6 à 10 ans	10 034 626	2 111 061
11 ans et plus	5 364 000	1 294 975
	54 709 060	10 189 969

États financiers 2025

12. 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.

L'évaluation la plus récente de ces régimes à prestations déterminées aux fins de la comptabilisation a été effectuée au 31 décembre 2024.

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.

États financiers 2025

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

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

	2025	2024
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	3 481 800	4 239 300
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	(22 859 500)	(21 509 900)

c) Charge de l'exercice

	2025	2024
	\$	\$
Régime de retraite et supplémentaires de retraite à prestations déterminées	3 123 000	3 067 600
Régimes d'avantages complémentaires de retraite à prestations déterminées et avantages postérieurs à l'emploi	2 076 500	1 882 800
Régime de retraite à cotisations déterminées	5 892 898	5 892 898
Régime de retraite des élus municipaux	20 531	21 049
	11 112 929	10 864 347

États financiers 2025

12. 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	
	2025	2024	2025	2024
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	89 648 300	84 772 200	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(90 833 400)	(85 934 000)	(19 498 000)	(18 185 200)
Situation actuelle nette : déficit de comptabilisation	(1 185 100)	(1 161 800)	(19 498 000)	(18 185 200)
Pertes actuarielles non amorties	4 666 900	5 401 100	(3 361 200)	(3 324 700)
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	3 481 800	4 239 300	(22 859 500)	(21 509 900)

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	
	2025	2024	2025	2024
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	4 528 000	4 418 500	1 157 900	1 039 400
Cotisations salariales des employés	(2 262 000)	(2 211 100)	-	-
Amortissement des pertes actuarielles	812 500	809 400	159 300	59 300
Charge de l'exercice excluant les intérêts	3 078 500	3 016 800	1 317 200	1 098 700
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	4 822 600	4 607 900	759 300	784 100
Rendement espéré des actifs	(4 778 100)	(4 557 100)	-	-
Charge d'intérêts nette	44 500	50 800	759 300	784 100
Charge de l'exercice	3 123 000	3 067 600	2 076 500	1 882 800
Montants versés par l'employeur	2 365 500	2 301 600	726 900	778 700

États financiers 2025

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

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

	2025	2024
	\$	\$
Actif au début de l'exercice	4 239 300	5 005 300
Charge de l'exercice	(3 123 000)	(3 067 600)
Cotisations versées par l'employeur	2 365 500	2 301 600
Actif à la fin de l'exercice	3 481 800	4 239 300

Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs

	2025	2024
	\$	\$
Passif au début de l'exercice	(21 509 900)	(20 405 800)
Charge de l'exercice	(2 076 500)	(1 882 800)
Prestations ou primes versées par l'employeur	726 900	778 700
Passif à la fin de l'exercice	(22 859 500)	(21 509 900)

g) Valeur actuarielle des actifs des régimes

	Régime à prestations déterminées capitalisé		Régimes à prestations déterminées non capitalisés	
	2025	2024	2025	2024
	\$	\$	\$	\$
Solde au début de l'exercice	84 772 200	81 610 200	-	-
Rendement prévu des actifs des régimes	4 778 100	4 557 100	-	-
Pertes actuarielles sur le rendement des actifs des régimes	(766 900)	(1 129 500)	-	-
Cotisations de l'employeur	2 365 500	2 301 600	-	-
Cotisations des employés	2 262 000	2 211 100	-	-
Prestations versées	(3 762 600)	(4 778 300)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	89 648 300	84 772 200	-	-
Juste valeur des actifs des régimes	95 607 200	86 819 100	-	-

États financiers 2025

12. 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	
	2025	2024	2025	2024
	\$	\$	\$	\$
Solde au début de l'exercice	85 934 000	82 761 300	18 185 200	16 394 900
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	4 528 000	4 418 500	1 157 900	1 039 400
Prestations versées	(3 762 600)	(4 778 300)	(726 900)	(778 700)
Intérêts débiteurs sur obligation	4 822 600	4 607 900	759 300	784 100
Perte (gain) survenue dans l'exercice sur l'obligation	(688 600)	(1 075 400)	122 500	745 500
Solde à la fin de l'exercice	90 833 400	85 934 000	19 498 000	18 185 200

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	
	2025	2024	2025	2024
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	5.72 %	5.78 %	4.00 %	4.00 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	5.60 %	5.80 %	s. o.	s. o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3.25 %	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.	6.02 %	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.	2045	2040

États financiers 2025

13. Obligations liées à la mise hors service des immobilisations

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

	2025	2024
	\$	\$
Solde au début	5 632 604	1 737 635
Révision d'estimations	(876 765)	816 068
Nouvelles obligations liées à la mise hors service (OMHS)	-	2 848 847
Charge de désactualisation	109 403	230 054
Solde à la fin	4 865 242	5 632 604

Les charges estimatives pour réaliser les travaux de désamiantage au 31 décembre 2025 et inclus dans l'évaluation du passif s'élèvent à 4 109 898 \$ (1 522 706 \$ pour le démantèlement des réservoirs et 4 109 898 \$ pour les travaux de désamiantage au 31 décembre 2024);

Principales hypothèses utilisées

	Amiante
Taux d'actualisation	3.71 %
Période d'actualisation ^(a)	5 à 29 ans
Taux d'inflation	3.1 %

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 2025 et inclus dans l'évaluation du passif s'élèvent à 8 000 337 \$ pour l'amiante.

États financiers 2025

14. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	25 126 710	-	-	25 126 710
Bâtiments	89 052 602	1 720 127	-	90 772 726
Véhicules	254 224 378	8 897 795	13 638 938	249 483 235
Ameublement et équipements de bureau	33 161 903	361 497	102 104	33 421 297
Machinerie, outillage et équipements	35 491 782	264 931	119 986	35 636 727
Terrains	6 876 733	-	-	6 876 733
	443 934 108	11 244 350	13 861 028	441 317 428
Immobilisations en cours	184 764 531	54 542 676	-	239 307 207
	628 698 639	65 787 026	13 861 028	680 624 635
Amortissement cumulé				
Infrastructures	12 163 052	1 324 499	-	13 487 552
Bâtiments	33 794 438	2 573 979	1	36 368 416
Véhicules	205 245 505	11 598 005	13 279 844	203 563 666
Ameublement et équipements de bureau	26 892 082	1 655 699	102 104	28 445 677
Machinerie, outillage et équipements	21 353 032	996 421	119 986	22 229 467
	299 448 109	18 148 603	13 501 935	304 094 778
Valeur comptable nette	329 250 530			376 529 857

Au 31 décembre 2025, des immobilisations ainsi que des immobilisations en cours, au coût de 17 595 459 \$ (28 459 719 \$ au 31 décembre 2024), sont inscrites dans les créditeurs et frais courus.

Au 31 décembre 2025, des immobilisations aux titres d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, au montant de 876 765 \$, ont été retirées des immobilisations (3 664 914 \$ ajoutées au 31 décembre 2024)

États financiers 2025

15. Autres actifs non financiers

	2025	2024
	\$	\$
Dépôt pour l'achat d'autobus	927 757	840 359
Dépôt pour l'achat d'immobilisations autre que les autobus	204 767	696 191
Frais payés d'avance	253 893	336 621
	1 386 417	1 873 171

16. Obligations contractuelles

Au 31 décembre 2025, 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 148 651 164 \$ pour 2026.

L'échéancier s'établit ainsi :

	Nbre	\$
2026	94	148 651 164

En outre, les dépenses admissibles de 148 651 164 \$ font l'objet de subventions de 95 % pour un total évalué à 141 218 606 \$ taxes net incluses.

L'échéancier s'établit ainsi :

	\$
2026	141 218 606

États financiers 2025

16. Obligations contractuelles (suite)

b) Contrats de services pour le transport aux personnes handicapées

Dans le cadre de ses opérations de transport adapté, la Société s'est entendue avec la Société de Transport de Montréal, pour les années 2026 à 2030, afin que les services liés au centre d'appels de réservation, à la logistique et la planification des déplacements ainsi que la livraison du service soient dorénavant offerts par la STM. Le montant de l'entente sera établi annuellement en fonction des budgets approuvés pour le transport adapté. Pour l'année 2026, le montant s'élève à 17 822 700 \$.

c) Contrats d'approvisionnement en carburant

La Société a mandaté le Ministère des Finances du Québec 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 2026. La Société s'est engagée à payer une quantité de 2,25 millions de litres à un prix fixe, ce qui représente une somme d'environ 1 850 850 \$.

d) 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 2026. 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 cinq 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 21 600 510 \$ incluant l'option de prolongation d'un an est exercée.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2026	6 651 697
	Solde disponible	<u>14 940 298</u>
		<u>21 591 995</u>
Année d'option	2026	<u>8 515</u>
	Total	<u>21 600 510</u>

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 75 % pour un total évalué de 16 200 382 \$.

États financiers 2025

16. Obligations contractuelles (suite)

e) Projet Sy/nergie

La STL procède au rehaussement de ses systèmes technologiques pour assurer la continuité des processus et de solution d'affaire. Le projet a été commencé en 2021. Il y a plusieurs contrats d'une durée de deux à cinq ans. La Société s'engage à payer un montant de 14 730 186 \$ jusqu'en 2029.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2026	4 506 542
	2027	3 581 170
	2028	997 346
	2029	171 587
	Solde disponible	<u>5 473 541</u>
		<u>14 730 186</u>

En outre, les dépenses admissibles feront l'objet de subventions de 75 % pour un total évalué à 11 047 640 \$.

f) 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 cinq ans, avec la possibilité de deux options d'un an pour les années 2026 et 2027, pour une valeur totale de 1 049 559 \$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Années d'option	2026	519 567
	2027	<u>529 992</u>
		<u>1 049 559</u>

En outre les dépenses admissibles feront l'objet d'un financement de l'ARTM à 100 % pour un total estimé de 1 049 559 \$.

États financiers 2025

16. Obligations contractuelles (suite)

g) Travaux au stationnement étagé du terminus Montmorency

La Société a octroyé à 9140-2594 Québec inc. Construction Arcade le contrat pour les travaux au stationnement étagé du terminus Montmorency pour une durée d'un an, pour une valeur totale de 926 267 \$.

L'échéancier s'établit ainsi :

			\$
Contrat	2026		926 267

h) Contrat d'entretien et de support pour le logiciel Hastus

La Société a octroyé à Giro inc. pour le contrat d'entretien et de support pour le logiciel Hastus, pour une durée de trois ans, pour une valeur totale de 926 509 \$.

L'échéancier s'établit ainsi :

			\$
Contrat	2026	299 754	
	2027	308 746	
	2028	318 009	
		926 509	

États financiers 2025

16. Obligations contractuelles (suite)

i) Implantation d'une solution d'information de gestion des ressources humaines et de paie (SIRH)

La Société a octroyé à Levio Conseils inc. pour l'implantation d'une solution d'information de gestion des ressources humaines et de paie (SIRH), pour une durée de dix ans suivant l'acceptation provisoire de la solution (deux ans), avec la possibilité d'une option de cinq fois un an, pour une valeur totale de 4 310 045 \$.

L'échéancier s'établit ainsi :

		\$
Contrat	2026	665 931
	2027	665 931
	2028	166 353
	2029	167 978
	2030	169 591
	2031	172 528
	2032	174 153
	2033	175 766
	2034	183 793
	2035	190 848
	2036	198 269
	2037	207 355
		3 138 496
Années d'option	2038	215 518
	2039	224 085
	2040	234 385
	2041	243 829
	2042	253 732
		1 171 549
Total		4 310 045

États financiers 2025

17. 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 12 522 500 \$.

L'échéancier des droits contractuels s'établit ainsi :

	\$
2026	1 324 000
2027	1 374 500
2028	1 405 000
2029	1 436 500
2030	1 468 500
2031 à 2034	5 514 000
	12 522 500

18. Données budgétaires

Le budget initial a été adopté par la Ville de Laval le 4 décembre 2024. L'état des résultats ainsi que les activités de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales, comportent une comparaison avec le Budget amendé adopté par la Ville de Laval le 12 août 2025.

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

19. Opérations entre apparentés

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

20. 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.

États financiers 2025

20. Instruments financiers (suite)

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 :

	2025	2024
	\$	\$
Débiteurs en souffrance		
Moins d'un an	21 413 378	15 281 275
Entre un et deux ans	-	-
Entre deux et trois ans	-	-
Plus de trois ans	-	-
Sous-total	21 413 378	15 281 275
Moins : provision pour créances douteuses	-	-
Total	21 413 378	15 281 275

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.

États financiers 2025

20. Instruments financiers (suite)

Une augmentation ou une diminution raisonnablement possible des taux d'intérêt de 1 % (1 % au 31 décembre 2024) 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 frais courus	39 582 951	16 087 027	-	-
Emprunts temporaires	47 320 868	-	-	-
Dette à long terme	13 861 691	25 698 745	15 432 994	9 905 598
Autres passifs financiers	-	-	4 371 554	23 353 188
Total	100 765 510	41 785 772	19 804 548	33 258 786

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

	Notionnel (litres)	Valeur comptable \$
Moins de 1 an au taux moyen de 0,83 \$/litre	2 250 000	(140 553)

États financiers 2025

21. Fonds de roulement

La Société possède un fonds de roulement dont le capital est fixé à 1 180 000 \$ (1 180 000 \$ en 2024). Les remboursements en capital sur les sommes empruntées à même ce fonds doivent être effectués sur une période maximum de dix ans et se font à même les activités financières de fonctionnement.

22. 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.

23. Éventualités

Le 6 janvier 2026, la Société a reçu une demande introductive d'instance de la part de l'un de ses fournisseurs dans laquelle ce dernier réclame un montant à parfaire de 6 087 524 \$ à la Société pour des événements qui ont lieu avant la fin d'exercice.

La Société évalue actuellement cette demande et ses fondements et n'est pas, pour l'instant, en mesure d'évaluer la pertinence de cette dernière ainsi que les coûts qui pourraient en découler.

États financiers 2025

ANNEXE A – DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2025

Émission							Solde
Date	Numéro	Montant	Taux d'intérêt	Échéance	2025	2024	
		\$	%		\$	\$	
2020-05-12	58	9 096 000	1.5283	2025	-	2 322 000	
2020-12-15	59	15 048 000	1.1300	2025	-	6 587 000	
2021-05-06	60	32 594 000	1.4181	2026	15 563 001	19 923 000	
2021-07-09	61	15 000 000	1.7235	2026	10 068 000	11 337 000	
2021-12-09	62	5 367 000	1.8532	2026	1 076 000	2 130 000	
2022-17-08	63	9 238 000	4.3712	2027	6 026 000	7 134 000	
2022-11-10	64	14 231 000	4.9276	2027	7 891 000	10 101 000	
2023-07-11	65	2 185 000	4.8857	2028	1 694 000	1 945 000	
2023-10-13	66	1 222 966	4.6770	2028	733 779	978 373	
2023-11-09	67	2 028 000	5.4685	2028	1 313 000	1 681 000	
2023-12-11	68	1 897 550	4.1190	2028	198 750	198 750	
2023-12-11	68	1 897 550	3.8200	2028	979 530	1 339 165	
2024-11-07	69	2 918 000	4.0735	2044	2 736 000	2 918 000	
2025-05-09	70	3 520 000	4.0000	2045	3 520 000	-	
2025-12-12	71	2 910 000	3.5500	2045	2 910 000	-	
					54 709 060	68 594 288	

États financiers 2025

ANNEXE B – CHARGES PAR OBJET

Exercice terminé le 31 décembre 2025

	2025 Budget	2025 Réal	2024 Réal
	\$	\$	\$
Salaires, traitements et avantages sociaux	128 305 919	128 625 106	127 486 671
Carburant	8 473 198	8 935 428	9 917 209
Contrats de transport adapté	15 854 700	16 342 636	15 120 399
Entretien et réparations des véhicules	9 720 071	9 102 221	8 831 696
Honoraires et contrats	7 640 065	7 756 091	6 358 708
Entretien et réparations des bâtiments et équipements	5 532 756	4 596 349	4 257 936
Services publics	2 265 438	2 103 338	1 727 661
Assurances, taxes et immatriculations	1 951 951	1 734 971	1 985 679
Matériel et fournitures	2 007 991	981 264	1 245 883
Cotisations, frais de représentation et autres dépenses	266 185	205 713	306 039
Location	357 733	251 608	779 056
Dépenses imprévues	2 596 162	-	-
Intérêts et frais de financement	2 724 623	2 768 847	3 098 399
Contrats de gestion déléguée (excluant les salaires et charges sociales)	4 358 904	4 118 309	4 011 285
Perte sur cession d'immobilisations	-	339 642	69 113
Amortissement des immobilisations	26 801 000	18 148 603	21 875 571
	218 856 696	206 010 126	207 071 305

États financiers 2025

.....

ANNEXE C – ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2025

	2025 Budget	2025 Réel	2024 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de l'Autorité régionale de transport métropolitain	179 409 343	177 984 716	176 103 973
Contrat de gestion déléguée	9 951 737	9 253 397	8 650 005
Transferts des gouvernements fédéral et provincial	886 339	857 461	1 065 052
Autres revenus	1 795 485	2 370 485	2 189 785
	192 042 904	190 466 059	188 008 815
Charges			
Transport régulier	134 225 245	131 893 254	132 755 112
Administration générale	25 981 852	26 135 931	24 323 585
Transport adapté	17 114 874	17 782 499	16 299 522
Contrats de gestion déléguée	9 412 940	8 941 350	8 650 003
Intérêts et frais de financement	2 724 623	2 768 847	3 098 399
Dépenses imprévues	2 596 162	-	-
Perte sur cession d'immobilisations	-	339 642	69 113
Amortissement des immobilisations	26 801 000	18 148 603	21 875 571
	218 856 696	206 010 126	207 071 305
Excédent (déficit) de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(26 813 792)	(15 544 067)	(19 062 490)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Produit de cession	44 400	19 454	23 410
Amortissement	26 801 000	18 148 603	21 875 571
Perte sur cession	-	339 642	69 113
	26 845 400	18 507 699	21 968 094
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	117 435	68 380	26 643
Remboursement de la dette à long terme	(4 106 618)	(4 027 300)	(4 716 356)
	(3 989 183)	(3 958 920)	(4 689 713)
Affectations			
Activités d'investissement	(653 360)	542 790	(4 346 414)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	3 467 335	(126 340)	1 127 354
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	1 143 600	578 838	5 003 169
	3 957 575	995 288	1 784 109
	26 813 792	15 544 067	19 062 490
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	-

États financiers 2025

.....

ANNEXE D – ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2025

	2025 Budget	2025 Réel	2024 Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Transferts des gouvernements Canada et Québec	120 797 191	25 871 691	41 192 160
Excédent d'investissement avant conciliation à des fins fiscales	120 797 191	25 871 691	41 192 160
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Acquisitions			
Bâtiments	(95 009 000)	(52 846 759)	(111 925 599)
Véhicules	(29 650 000)	(9 203 861)	(516 813)
Ameublement et équipements de bureau	(13 850 000)	(4 356 082)	(5 770 407)
Machinerie, outillage et équipements	(729 000)	619 676	(2 406 488)
	(139 238 000)	(65 787 026)	(120 619 307)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	14 889 409	3 606 654	1 084 449
Affectations			
Activités de fonctionnement	653 360	(542 790)	4 346 414
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	2 898 040	877 114	1 473 602
	3 551 400	334 324	5 820 016
	(120 797 191)	(61 846 048)	(113 714 842)
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(35 974 357)	(72 522 682)

États financiers 2025

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ

Au 31 décembre 2025

	2025	2024
	\$	\$
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	20 578 728	21 305 438
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(28 682 943)	(28 104 104)
Financement des investissements en cours	(12 136 411)	23 862 010
Gain/perte de réévaluation cumulé	(140 553)	356 048
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	343 901 495	296 269 901
	323 520 316	313 689 293
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	19 429 074	20 306 188
Fonds réservés		
Fonds de roulement	807 840	681 500
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	341 814	317 750
	1 149 654	999 250
	20 578 728	21 305 438
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir		
Avantages sociaux futurs		
Déficit initial au 1er janvier 2007		
Régime capitalisé	-	-
Régimes non capitalisés	(8 466 700)	(8 466 700)
Avantages postérieurs au 1er janvier 2007		
Régimes non capitalisés	(15 351 000)	(14 004 800)
Obligations mise hors service	(4 865 243)	(5 632 604)
	(28 682 943)	(28 104 104)

États financiers 2025

ANNEXE E – EXCÉDENT ACCUMULÉ (SUITE)

Au 31 décembre 2025

	2025	2024
	\$	\$
VENTILATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS (suite)		
Financement des investissements en cours		
Financement non utilisé	17 824 226	36 703 417
Investissements à financer	(29 960 637)	(12 841 407)
	(12 136 411)	23 862 010
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actif		
Immobilisations	376 529 857	329 250 530
Éléments de passif		
Dette à long terme	54 709 060	68 594 288
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(22 080 698)	(35 613 659)
	32 628 362	32 980 629
	343 901 495	296 269 901

Production :
Direction des communications
et de l'expérience client -
Printemps 2026

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 2026
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0835-460X

