

Société de transport de l'Outaouais

Rapport annuel 2023





57
Ottawa
Maniwaki
Montréal



Table des matières

Mission, vision et valeurs	4
Mot du président président du conseil d'administration	6
Mot du directeur général	8
Conseil d'administration	10
Comités et structure organisationnelle	12
2023 en chiffres	14
Faits saillants de l'année	18
Rapports financiers	28

Mission, vision et valeurs

Notre mission

La Société de transport de l'Outaouais (STO) a pour mission d'assurer la mobilité des personnes sur le territoire de la ville de Gatineau en leur offrant des solutions performantes de transport collectif durable qui leur permettent de se déplacer là où elles vivent, travaillent, étudient et se divertissent.

Notre vision

AUJOURD'HUI L'AVENIR : 2017 2026

Forte d'une relation privilégiée avec sa clientèle, de partenaires engagés et d'une équipe mobilisée, en 2026, la STO sera pour les Gatinois le leader reconnu en matière de mobilité durable. Elle offrira la solution de choix en réponse aux besoins de déplacements régionaux par sa simplicité, son efficacité, son approche novatrice et son arrimage avec les modes complémentaires, ainsi que par son impact positif sur les dimensions économiques, sociales et environnementales de la Ville de Gatineau.

La réalisation de cette vision repose sur une planification intégrée des systèmes de transport en commun et de l'offre associée, dans une perspective métropolitaine englobant l'ensemble des municipalités environnantes, dont Ottawa.

Nos valeurs

APPROCHE CLIENT

Nous nous engageons à maintenir un haut niveau de satisfaction de la clientèle en misant sur une culture de la performance et en offrant des services et des produits de qualité qui répondent aux besoins de nos clients.

BIEN-ÊTRE DE L'ÉQUIPE

Nous contribuons à maintenir un climat de travail harmonieux et positif en étant conscients que le bien-être de tous est une condition essentielle au succès de notre organisation.

INTÉGRITÉ

Nos relations, actions et décisions sont guidées par un code d'éthique qui met l'accent, entre autres, sur l'honnêteté, la discrétion, la transparence, la justice et l'équité.

PROFESSIONNALISME

Nous agissons de façon responsable et professionnelle en respectant nos engagements ainsi que les ressources qui nous sont confiées, tout en assumant pleinement les conséquences de nos décisions ou de nos gestes.

RESPECT

Nous démontrons du respect et de la considération à la fois envers les personnes, les ressources et l'environnement.



STATION
LES PROMENADES

Mot du président du conseil d'administration



Cette année, nous avons souligné le 10^e anniversaire du corridor Rapibus de la plus quelle façon qu'il soit possible de le faire, c'est-à-dire, en concrétisant son prolongement jusqu'au boulevard Lorrain et en offrant, aux secteurs plus à l'est de Gatineau, de nouvelles possibilités de déplacement. Et nous sommes d'autant plus fiers d'avoir réussi à réaliser cet ambitieux projet de transport en commun, construit au cœur de milieux humides, dans les temps et les budgets. Et ce n'est pas terminé, car nous avons déjà les yeux rivés au-delà de la Station Lorrain. En effet, l'étude d'opportunité du prolongement du Rapibus jusqu'au boulevard de l'Aéroport s'est poursuivie en 2023 et une deuxième consultation publique nous a permis de reconfirmer la forte acceptabilité sociale qui entoure ce projet. Le rapport final, incluant la solution qui est recommandée, sera complété en 2024.

En matière de projets de transport collectif structurant, pensons évidemment au tramway pour lequel plusieurs se sont mobilisés cette année, dont la communauté d'affaires. Considérant l'importance de ce projet pour Gatineau et afin de nous assurer d'en avoir une vision et une compréhension communes, notre conseil d'administration a réitéré, par le biais d'une résolution, son appui au tramway et invité le conseil municipal à en faire de même. Cette adhésion régionale nous a donc permis d'envoyer un message clair aux bailleurs de fonds. D'ailleurs, cet automne, nous avons rendu public le rapport final de l'étude complémentaire rappelant l'importance de ce projet et identifiant la solution optimale pour répondre aux besoins de déplacement pour les 30 à 50 prochaines années. Nous avons profité de cette occasion pour dévoiler l'image de marque et lancer le site Web du projet, car nous voulons maintenir un dialogue ouvert et transparent avec le milieu. En effet, si nous voulons que les gens adhèrent à cet important projet, nous devons pouvoir leur fournir une information pertinente. Au moment d'écrire ces lignes, nous étions en attente de la confirmation du financement du fédéral lequel nous permettra d'entamer les études d'avant-projet.

L'une de mes fiertés cette année est certainement les partenariats qui ont été renoués ou tissés pour encourager la mobilité durable à Gatineau. D'ailleurs, je suis convaincu que c'est notamment par ce type d'efforts, conjoints et concertés, que les vrais changements s'opéreront et que nous arriverons, collectivement, à modifier les habitudes de déplacement et à réduire l'utilisation de la voiture. Cette année, nous avons non seulement reconduit notre entente avec le Centre de services scolaire des Portages-de-l'Outaouais pour transporter quelque 3 600 jeunes du secondaire, mais ce dernier s'est également joint au Programme employeur afin d'inciter l'ensemble de ses employés de soutien à considérer l'autobus. Quant à la Ville de Gatineau, elle demeure une fière alliée de la mobilité durable. En effet, par le biais d'un nouveau partenariat, le transport en commun est désormais compris dans les billets de quatre salles de spectacle de chez nous. Aussi, pour un deuxième été consécutif, grâce à la contribution municipale, nous avons été en mesure de reconduire le libre-accès jeunesse afin que tous les jeunes de niveau secondaire de Gatineau puissent s'initier gratuitement, et de façon illimitée, au transport en commun. Et je suis heureux de constater que cette initiative est de plus en plus populaire chez nos jeunes!

Côté achalandage, pour une première fois depuis le début de la pandémie, nous avons réussi à atteindre nos cibles. Cela étant dit, le financement des sociétés de transport, un financement qui soit suffisant, pérenne et prévisible, demeure une préoccupation pour notre secteur d'activité. D'un côté, le gouvernement reconnaît le transport collectif comme un levier incontournable pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre dans la lutte aux changements climatiques au Québec. Et de l'autre, il établit des paramètres qui pourraient entraîner une diminution de service, ce qui est loin des bonifications qui étaient prévues dans le cadre de la Politique de mobilité durable – 2030. Et comme l'ensemble des sociétés de transport québécoises, nous sommes à prendre le virage électrique qui ne doit pas se faire au détriment de l'offre de service. Si nous voulons encourager un vrai transfert modal, ça prend des investissements pour améliorer et rehausser l'offre de service. Plus que jamais, nous avons besoin d'une vision et d'une orientation claires du gouvernement du Québec en matière de transport.

En terminant, je tiens à remercier mes collègues du conseil d'administration de leur engagement envers l'organisation et sa mission. Et bien évidemment, je m'en voudrais de passer sous silence l'excellent travail de l'équipe de la STO, sous la direction de M. Patrick Leclerc. Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, nous sommes choyés de les avoir à bord, au service de notre collectivité.

Le président,



JOCELYN BLONDIN

Mot du directeur général



Depuis le début de la pandémie de la COVID-19, 2023 aura été la première année où nous avons atteint, voire surpassé, nos cibles d'achalandage. Nous le voyons, la clientèle est de retour et certaines périodes hors pointe ont même dépassé les niveaux d'achalandage pré-pandémique. Cette forte croissance observée en hors pointe n'est pas le fruit du hasard. Rappelons-nous que de 2016 à 2019, nous avons investi de façon considérable dans l'offre de service, à l'extérieur des heures de pointe, afin de développer et mettre en place un réseau qui permet aux gens de se déplacer tout au cours de la journée. Et ces investissements ont porté leurs fruits, car à l'automne 2023, nous avons retrouvé 97 % de l'achalandage sur l'ensemble des déplacements effectués de jour, en soirée et les week-ends. Et plus précisément pour les samedis et dimanches, nous avons observé une croissance des déplacements de 10 % portant ainsi l'achalandage à 110 % comparativement à 2019. Les habitudes de déplacement ont changé et, en raison du mode de travail hybride, l'achalandage est beaucoup mieux réparti sur l'ensemble des heures de service. Afin de nous adapter à cette nouvelle réalité, nous devons revoir le réseau de transport en commun et l'allocation de nos ressources en continu.

Comme plusieurs secteurs d'activité, la STO doit composer avec la pénurie de travailleurs, particulièrement côté chauffeurs, ce qui a un impact sur le niveau de service que nous avons pu livrer. Cet automne, la mise en service du nouveau tronçon du Rapibus jusqu'à la Station Lorrain et la forte croissance de population dans le secteur du Plateau, nous ont amenés à revoir l'offre de service.

Nous avons donc profité de l'occasion pour réexaminer l'utilisation et la répartition de nos ressources afin de mieux les redistribuer et les rééquilibrer sur le réseau, là où les besoins sont plus criants. Pour y arriver, nous avons consulté la population des secteurs visés. Nous avons aussi tenu compte de plusieurs facteurs, dont les commentaires des clients et des chauffeurs, les temps de parcours, la densité démographique, les secteurs plus vulnérables et les générateurs de déplacement. Les choix ont été difficiles et nous avons décidé de miser sur les grands axes de transport en commun, tout en protégeant les périodes hors pointe.

Au cours de la dernière année, nous avons poursuivi nos efforts de modernisation de notre organisation. Ce travail est nécessaire afin de mieux répondre aux besoins des travailleurs actuels et futurs. Le fil conducteur de cette modernisation est que nous la faisons de pair avec les employés. Ainsi, nous avons formé divers comités et tables de travail portant, entre autres, sur la santé-sécurité et le mieux-être en milieu de travail, l'électrification, le recrutement et la rétention du personnel. D'ailleurs, plusieurs des éléments de la nouvelle convention collective des chauffeurs proviennent de ces tables auxquelles participent activement les chauffeurs. En collaboration avec nos partenaires syndicaux, nous avons réussi à innover et à jeter de nouvelles bases qui reflètent davantage les besoins des chauffeurs, dont un meilleur équilibre vie-travail. Ce travail nous permet de consolider la position de la STO comme employeur de choix et nous en sommes particulièrement fiers.

Pour 2024, nous continuerons d'investir dans l'équipe, l'organisation et le service de transport en commun. Afin de pouvoir aller encore plus loin dans le service que nous offrons aux Gatinois, nous aurons besoin d'une plus grande prévisibilité financière. En fait, nous voulons être en meilleure posture afin de pouvoir imaginer, planifier et développer, avec nos divers partenaires, la mobilité durable à Gatineau.

Merci aux membres du conseil d'administration de leur confiance et leur support tout au cours de l'année. Merci aux gens qui voyagent avec nous, c'est un réel privilège de vous accueillir à bord, tous les jours. Et à la grande équipe avec qui j'ai le plaisir de travailler, merci de choisir la STO et d'y œuvrer avec cœur.

Le directeur général,

A stylized, handwritten signature in blue ink, consisting of a large, looped initial 'P' followed by a long, sweeping horizontal line that extends to the right.

PATRICK LECLERC

Conseil d'administration



JOCELYN BLONDIN
Président et représentant
de la Ville de Gatineau



CAROLINE MURRAY
Membre et représentante
de la Ville de Gatineau



JEAN LESSARD
Membre et représentant
de la Ville de Gatineau



FRANÇOIS-MICHEL BRIÈRE
Membre et représentant des
clients du réseau régulier



EDMOND LECLERC
Vice-président et représentant
de la Ville de Gatineau



STEVEN BOIVIN
Membre et représentant
de la Ville de Gatineau



MARIE-PIER BOULADIER
Membre et représentante des
clients du transport adapté

Comités

Le comité de gestion

Ce comité présente des recommandations au conseil d'administration en ce qui concerne les différentes politiques de la STO. Il approuve les dépenses de fonctionnement à l'intérieur du budget annuel jusqu'à un montant maximal fixé et recommande l'approbation de toutes autres dépenses, lorsque nécessaire. Les responsabilités et pouvoirs du comité de gestion sont d'ordre administratif, exécutif et consultatif. Ces rencontres ont lieu généralement deux fois par mois et réunissent :

- **PATRICK LECLERC**, directeur général;
- **CLAUDE JACOB**, directeur exécutif – opérations, projets et excellence opérationnelle;
- **ANNE-MARIE MARTINEZ**, directrice des ressources humaines;
- **SOPHIE ST-PIERRE**, directrice de l'expérience client;
- **BENOIT SÉGUIN**, directeur des finances et trésorier;
- **RICHARD VÉZINA**, secrétaire corporatif et responsable du contentieux.

Le comité des directeurs

Ce comité assure le suivi des opérations de l'entreprise, dont le suivi des tableaux de bord et des indicateurs de performance. Il regroupe les directeurs du comité de gestion ainsi ceux des différents départements de la STO :

- Approvisionnement;
- Communications, marketing et relations avec la clientèle;
- Entretien;
- Exploitation;
- Finances;
- Gestion de projets;
- Informatique;
- Planification et développement stratégiques;
- Ressources humaines.

Le comité de gouvernance des projets

Ce comité définit les priorités de la STO en matière d'investissements et de projets, en lien avec les orientations stratégiques et les priorités de l'organisation en tenant compte des efforts requis, des bénéfices escomptés et des risques prévus. Il exerce une vigie en continu et une surveillance stratégique des projets, tout en assurant le respect des politiques et procédures en place. Il regroupe les directeurs du comité de gestion, le directeur de l'informatique et le directeur de la gestion de projets.



Les citoyens peuvent assister aux assemblées publiques et, s'ils le souhaitent, s'adresser aux administrateurs. Ils peuvent aussi envoyer leur(s) question(s) à l'avance au questionCA@sto.ca lesquelles seront posées en leur nom.

Structure organisationnelle





**Secrétaire
corporatif et responsable
du contentieux**
Richard Vézina

**Direction exécutive
des opérations, projets et
excellence opérationnelle**
Claude Jacob

**Direction adjointe
à l'excellence
opérationnelle**
Marc Myre

**Direction du
bureau de projet de
l'électrification**
(vacant)

**Direction des services
techniques**
Alfredo Khouri

**Direction de
l'exploitation**
Laura Fortier

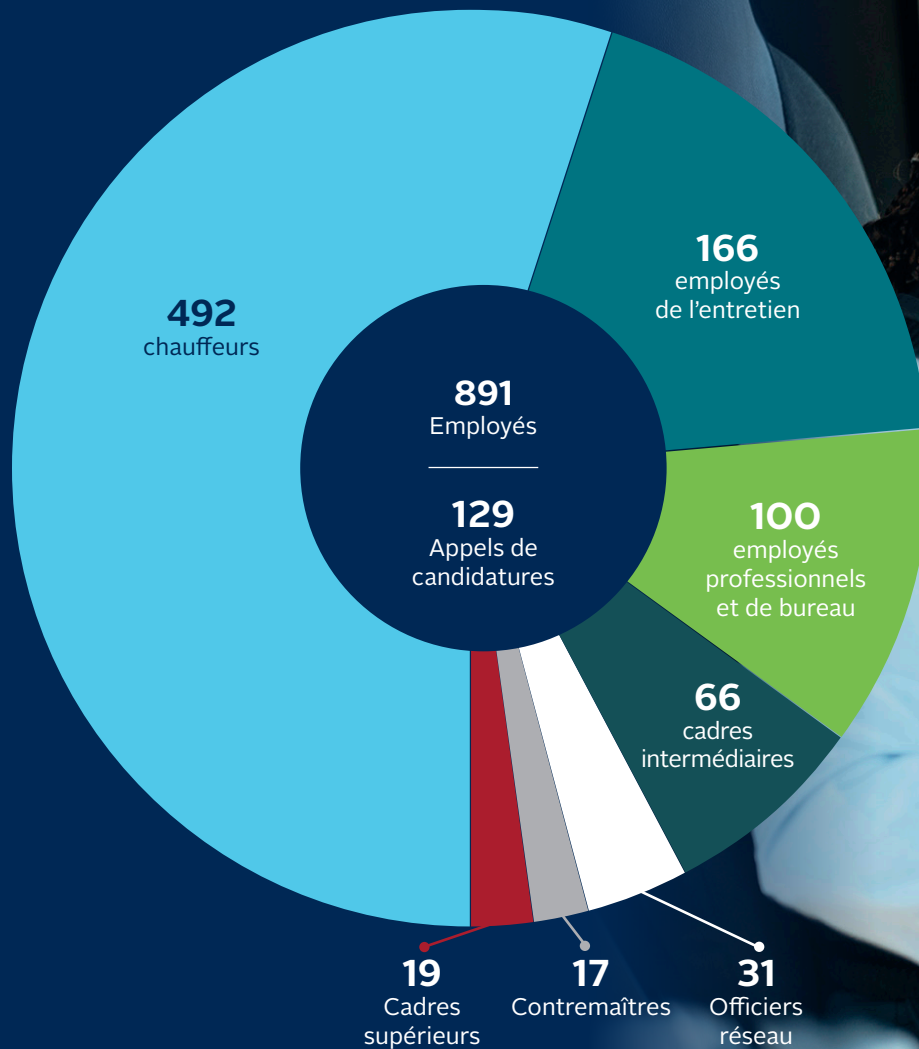
**Direction de
l'entretien**
(vacant)

**Direction adjointe
à l'exploitation**
(vacant)

**Direction adjointe
de l'entretien**
Francis Arvisais

2023 en chiffres

Portrait des ressources humaines



Sylvie, chauffeur.

Nombre de déplacements sur le réseau régulier*



*Indicateur basé sur le nombre de déplacements effectués sur le réseau régulier, soit la somme des montées, excluant les correspondances.

Portrait du réseau de transport en commun



58
lignes
d'autobus



1 719
arrêts
d'autobus



14 999 233 KM
parcourus sur
le réseau



225
abribus



745 371
heures de
service



16
parcs-o-bus



40,1 KM
de voies réservées



12
stations
Rapibus

Parc de véhicules

368

Nombre total
d'autobus

162

hybrides

277

avec un support
à vélos



75 % des autobus sont munis d'une rampe d'accès. Et depuis 2021, tous les nouveaux véhicules, qu'ils soient réguliers ou articulés, possèdent tous deux places pour les clients en fauteuil roulant.



83

Autobus articulés (60 pieds)
abaissables et accès fauteuil,
dont 24 hybrides



194

Autobus réguliers (40 pieds)
abaissables et accès fauteuil,
dont 138 hybrides



91

Autobus réguliers (40 pieds)
abaissables

Portrait du réseau de transport en commun



58
lignes
d'autobus



1 719
arrêts
d'autobus



14 999 233 KM
parcourus sur
le réseau



225
abribus



745 371
heures de
service



16
parcs-o-bus



40,1 KM
de voies réservées



12
stations
Rapibus

Parc de véhicules

368

Nombre total
d'autobus

162

hybrides

277

avec un support
à vélos



75 % des autobus sont munis d'une rampe d'accès. Et depuis 2021, tous les nouveaux véhicules, qu'ils soient réguliers ou articulés, possèdent tous deux places pour les clients en fauteuil roulant.



83

Autobus articulés (60 pieds)
abaissables et accès fauteuil,
dont 24 hybrides



194

Autobus réguliers (40 pieds)
abaissables et accès fauteuil,
dont 138 hybrides



91

Autobus réguliers (40 pieds)
abaissables

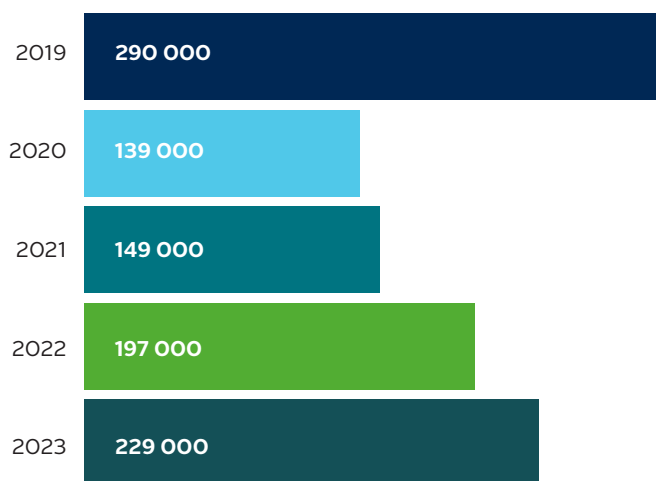
Service de transport adapté

Au cours de l'année 2023, le comité d'accessibilité a admis 816 nouveaux clients au transport adapté portant ainsi à 7 159 le nombre de clients éligibles à se prévaloir de ce service. Parmi ces derniers, notons que 2 512 clients ont régulièrement eu recours au transport adapté. Du côté du centre d'appels, l'équipe a répondu à plus de 93 600 appels lesquels se sont traduits par près de 229 000 déplacements, soit une augmentation de 16 % par rapport à 2022. Les options de transport étant plus limitées pour cette clientèle, la reprise de l'achalandage au transport adapté est encore une fois, en 2023, plus importante que celle observée sur le réseau régulier. Quant aux standards de ponctualité, ils ont été respectés lors de 89 % des déplacements.

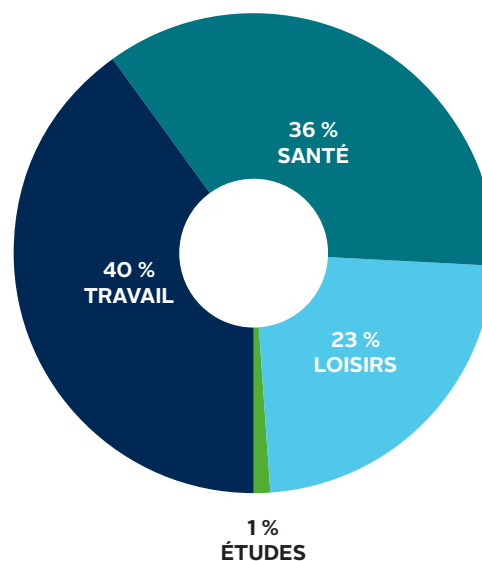
Dans une approche d'amélioration continue, l'équipe a par ailleurs développé et mis en œuvre un programme d'accueil pour les nouveaux clients afin de leur expliquer le fonctionnement du service et leur présenter les outils qui sont à leur disposition. Soulignons également l'implantation du programme d'assurance qualité du centre d'appels afin d'offrir une rétroaction constructive, sur une base trimestrielle, aux agents du Service de transport adapté.

À noter que ce service, qui est offert 7 jours sur 7, 365 jours par année, est assuré par deux entreprises partenaires de la STO, soit *La Citadelle* pour les minibus adaptés et *Taxi Loyal* pour les taxis réguliers et adaptés. Par ailleurs, l'ensemble des partenariats tissés par la STO, dont avec certaines salles de spectacle, incluent le service de transport adapté.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS AU TRANSPORT ADAPTÉ



MOTIFS DES DÉPLACEMENTS ADAPTÉS





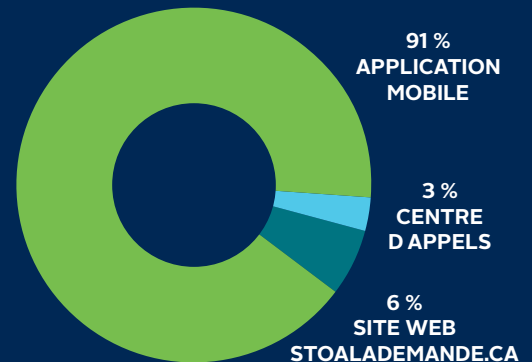
STO À LA DEMANDE

Depuis près de trois ans, la STO offre un service de transport collectif à la demande pour les déplacements locaux effectués dans les secteurs de Buckingham et de Masson-Angers. Complémentaire au réseau régulier, au service de transport adapté et aux modes actifs, *STO à la demande* a été pensé et développé avec le milieu pour mieux répondre aux besoins de déplacement. Ce service flexible vise par ailleurs, à favoriser un meilleur accès aux emplois et aux services de proximité, en plus d'encourager l'achat local. D'année en année, ce service gagne en popularité et, en 2023, ce sont 18 820 déplacements qui ont été effectués par le fournisseur de service, Taxi Loyal, soit une augmentation de 56 % comparativement à 2022. Ce service est également fort apprécié par les clients avec des résultats qui parlent d'eux-mêmes.

NOTES MOYENNES DE SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE



MODES DE RÉSERVATION



POURCENTAGE DE DÉPLACEMENTS JUMELÉS



Lancé au milieu de l'été 2021, rappelons que *STO à la demande* fut le premier service de transport à la demande accessible au Québec ainsi que le premier à être intégré dans l'application Transit afin de faciliter les déplacements intermodaux.



Faits saillants de l'année 2023



Rapibus, déjà 10 ans et un pas de plus vers l'est

2023 aura été marqué par les 10 ans d'opération du corridor Rapibus, le premier système rapide par bus (SRB) à avoir vu le jour au Québec. Depuis, cet axe structurant de transport en commun a changé le visage de Gatineau ainsi que les habitudes de déplacement de milliers de personnes. Son prolongement vers l'est a été envisagé en deux phases, soit jusqu'au boulevard Lorrain et ensuite, jusqu'au boulevard de l'Aéroport.



Durant la période estivale, se sont terminés les travaux de construction du prolongement jusqu'au boulevard Lorrain, dans les temps et les budgets; un important projet de 43,6 M\$. Ce premier tronçon additionnel de 2,8 km qui relie maintenant les stations Labrosse et Lorrain, en passant par la nouvelle Station Lac-Beauchamp, a été inauguré et mis en service à la fin de l'été. Considérant que ce SRB traverse désormais les milieux humides et naturels du parc du Lac-Beauchamp, de nombreuses mesures environnementales ont été réalisées afin de diminuer le plus possible l'impact des travaux de construction. D'ailleurs, soulignons que le volet environnemental de ce projet de transport s'est illustré lors du congrès annuel de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). En effet, l'un des prix Reconnaissance fut décerné à l'équipe de la STO afin de saluer l'ensemble des aménagements fauniques réalisés.



Jocelyn Blondin, président, Hugues Nadeau, chargé de projets, Youcef Djidi, chargé de projet sénior, Julien M. Pelletier, technicien en gestion de projets, Patrick Leclerc, directeur général et Claude Jacob, directeur exécutif opérations, projets et excellence opérationnelle.



Première révision de service et remaniement des ressources

En ce qui a trait à l'Étude d'opportunité du prolongement du Rapibus jusqu'au boulevard de l'Aéroport, une deuxième consultation publique a été tenue au printemps. Encore une fois, cette dernière a permis de confirmer la forte acceptation sociale entourant ce projet; des résultats qui vont dans le même sens que la première consultation tenue en décembre 2022. Quant aux scénarios envisagés pour poursuivre le Rapibus, ce sont les deux tracés dans le corridor ferroviaire existant qui se sont démarqués. Les opinions sont cependant partagées pour ce qui est de son raccordement à l'autoroute Guy Lafleur (A-50). La quatrième et dernière étape de cette étude est en cours et la recommandation finale sera connue en 2024.

En raison du prolongement du Rapibus jusqu'à la Station Lorrain et de l'évolution des besoins de déplacement depuis la pandémie, la STO a revu l'offre et le niveau de service dans certains secteurs de Gatineau en prévision du service d'automne. Et pour cause, car de nouvelles possibilités de déplacement s'offraient aux secteurs plus à l'est de Gatineau. Aussi, parce qu'une forte croissance de population fut recensée dans le secteur du Plateau laquelle s'est traduite par une augmentation des besoins en déplacement. La capacité opérationnelle du transporteur public a également nécessité un remaniement des ressources, car les enjeux de main-d'œuvre, dont la pénurie de chauffeurs, ont obligé le transporteur public à revoir l'utilisation et la répartition des ressources disponibles.

Pour ce faire, en plus d'un atelier de travail avec des citoyens qui a eu lieu à l'automne 2022, la STO a tenu une consultation publique dans les secteurs visés en février. Ces précieux intrants, jumelés à des éléments tels que les commentaires de la clientèle et des chauffeurs, les temps de parcours, l'achalandage et les surcharges sur le réseau, les générateurs de déplacements et la densité démographique, ont permis de prioriser et de récupérer certaines ressources afin de mieux les redistribuer et les rééquilibrer sur le réseau, là où les besoins sont plus criants. Malgré les défis, ce sont près de 12,5 millions de déplacements en autobus qui ont été effectués sur le territoire de Gatineau en 2023.



*La STO, c'est 1 249 emplois directs et indirects maintenus au Québec. C'est aussi 215,5 M\$ injectés dans l'économie québécoise, dont 94,6 M\$ ici même en Outaouais.**

* Étude d'impacts économique du transport en commun au Québec, Association du transport urbain du Québec, 2022.

Des efforts de recrutement en continu

Comme de nombreux secteurs d'activités et d'organisations, d'ici et d'ailleurs, la STO continue de composer avec les enjeux de main-d'œuvre, particulièrement pour le poste de chauffeur d'autobus; un poste-clé pour assurer la livraison du service de transport en commun au quotidien. Parmi les efforts réalisés en 2023, notons :

- Un mandat octroyé à un chasseur de têtes; une première pour la STO pour doter ce type de poste. Cette firme avait pour mission de dénicher une trentaine de candidats intéressants ayant déjà en main leur permis de conduire pour véhicule lourd afin d'accélérer l'embauche et la formation de nouveaux chauffeurs.
- Depuis l'automne, un autobus maquillé aux couleurs de la campagne de recrutement et mettant en vedette cinq chauffeurs de la STO sillonne désormais les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Au même moment, une campagne marketing a aussi été déployée sur les ondes radio ainsi que sur les écrans des centres commerciaux, des centres sportifs et de cinéma.
- Les efforts du chasseur de têtes et la campagne marketing se sont ajoutés à des initiatives de recrutement telles que les kiosques dans les divers salons de l'emploi, les sites Web de recherche d'emplois, les publications sur les réseaux sociaux ainsi que l'affichage sur les outils de communication de la STO, les infrastructures qui se trouvent sur le réseau de transport en commun et les autobus.
- Par ailleurs, soulignons qu'au cours de la dernière année, plus d'une trentaine de chauffeurs ont été formés et embauchés. Et déjà, au début de l'année 2024, une vingtaine de chauffeurs débutaient leur formation.



Antoine, chauffeur et Guillaume, partenaire d'affaires.



Annie, superviseur - relation avec la clientèle et info voyageur, François, agent-acquisition et fidélisation de talents et Mélanie, chauffeur.



Andrew, mécanicien, Guillaume, partenaire d'affaires et Pascal, mécanicien.



Renouvellement de la convention collective des chauffeurs

2023 fut également marquée par les négociations menant au renouvellement de la convention collective des chauffeurs d'autobus, dont l'entente de principe qui a été obtenue à l'approche des Fêtes. Ces échanges ont d'ailleurs porté leurs fruits, car le nouveau contrat de travail vient repositionner la STO comme employeur de choix. En effet, la STO et le Syndicat SCFP local 5910 qui représente les chauffeurs ont réussi, en partenariat, à rebrasser les cartes et à jeter de nouvelles bases qui reflètent davantage les besoins des chauffeurs, dont un meilleur équilibre vie-travail. Dans le contexte actuel, où les différents secteurs d'activité doivent conjuguer avec d'importants défis de main-d'œuvre, le transporteur public est dorénavant mieux outillé pour répondre aux attentes des travailleurs actuels et futurs. Certaines de ces initiatives sont d'ailleurs, parmi les premières implantées au sein d'une société de transport québécoise.

Parmi les faits saillants, notons :

- Des nouveaux concepts d'horaires 4-3, d'horaires hybrides et davantage de quarts de travail en continu la semaine. Également, un programme d'étalement des heures sur deux semaines pour faciliter, à titre d'exemple, le temps parental partagé.
- La mise en place de primes du samedi et d'amplitude ainsi qu'une bonification de la prime de soir afin de compenser les horaires de travail qui sont moins conciliants.
- La reconnaissance de l'expertise au volant après 15 et 20 ans de service ainsi qu'un programme de maintien en l'emploi, à horaire réduit, pour les chauffeurs éligibles à la retraite.

Le cadre financier prévoit également des augmentations salariales de 2 % à 3 % selon l'année, dont un mécanisme d'ajustement pour les quatre dernières années de la convention basé sur l'Indice des prix à la consommation (IPC) oscillant entre 2,5 % et 3 %.

D'une durée de neuf ans, le nouveau contrat de travail des quelque 500 chauffeurs couvre la période allant du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2028 et permet ainsi, une prévisibilité financière pour les prochaines années.

À Gatineau, près de 92 % des domiciles sont couverts, à distance de marche, par le réseau de transport en commun.



De nouveaux partenariats et initiatives mobilité

Encore une fois cette année, la STO s'est entourée de nouveaux partenaires engagés dans la mobilité afin de promouvoir collectivement, les déplacements durables à Gatineau. Ces différentes ententes, jumelées aux initiatives et promotions, visent à faciliter et simplifier les déplacements sur le territoire, à désengorger le réseau routier, en plus d'initier de nouvelles clientèles au transport en commun.

Partenaires depuis près de 25 ans, le Centre de services scolaire des Portages-de-l'Outaouais (CSSPO) et la STO ont renouvelé le protocole d'entente, pour une durée de cinq ans, qui permet de transporter quelque 3 600 étudiants de niveau secondaire avec le réseau régulier et les lignes scolaires intégrées. Cette année, le CSSPO s'est également joint au Programme employeur afin d'encourager l'ensemble de son personnel de soutien à considérer le transport en commun pour ses déplacements.

Et en décembre, un nouveau partenariat avec la Ville de Gatineau a permis d'ajouter quatre salles de spectacle à la liste des lieux de diffusion et événements, dont le transport en commun est inclus dans le coût du billet. Ainsi, l'accès au réseau régulier et au service de transport adapté est désormais gratuit pour les détenteurs d'un billet pour :

- Les spectacles présentés au Cabaret La Basoche, au Théâtre de l'île, à la salle Jean-Desprez et l'Espace René-Provost;
- Le bracelet-passeport 4 jours pour le Salon du livre de l'Outaouais;
- Les matchs à domicile des Olympiques de Gatineau;
- Les spectacles diffusés par la Maison de la culture, soit à la salle Odysée ou à l'auditorium de l'École polyvalente Nicolas-Gatineau;
- Les matchs à domicile du Rouge et Noir d'Ottawa;
- Les grands feux du Casino du Lac-Leamy;
- Le bracelet « bénévole » du Festival de montgolfières de Gatineau;
- Et, pour les éditions, printemps et automne, du Rendez vous de l'emploi.



Par ailleurs, toujours grâce à des partenariats, trois services spéciaux ont pu être coordonnés et mis sur pied cette année. Les familles ont pu monter à bord des navettes du Bal de Neige pour accéder au Domaine des flocons, au parc Jacques-Cartier. Les navettes du Rouge et Noir ont permis aux amateurs de football de se rendre à la Place TD, au centre-ville d'Ottawa. Et grâce aux navettes offertes par la Commission de la capitale nationale, toutes munies d'un support à vélos, les adeptes de plein air ont pu profiter du parc de la Gatineau durant les week-ends de la saison estivale.

Et pour un deuxième été consécutif, en partenariat avec la Ville de Gatineau, la STO a choisi de continuer à investir dans la jeunesse afin de développer de saines habitudes de déplacement avant l'obtention du permis de conduire. Ainsi, les quelque 17 000 élèves de niveau secondaire qui résident à Gatineau ont encore une fois, été invités à profiter d'un accès illimité et gratuit au réseau régulier, au service de transport adapté et au service de transport à la demande de la STO, pendant les mois de juillet et d'août. Force est de constater que cette initiative jeunesse a gagné en popularité, car près de 12 000 jeunes ont répondu à l'invitation, soit environ 12 % de plus que le premier été. Cette même tendance se reflète au niveau du nombre de déplacements effectués avec la carte jeunesse en main, soit une hausse de près de 14 %.

À l'automne, les familles ont été heureuses d'apprendre que le Tarif famille est dorénavant offert tous les jours de l'année. Les jeunes de niveau primaire (12 ans et moins) peuvent donc voyager en tout temps, gratuitement et de façon illimitée, lorsqu'ils sont accompagnés d'un client qui paie son passage. Cette initiative vise à simplifier la vie des gens qui voyagent en autobus.

De plus, toujours dans l'optique de faciliter les déplacements et d'initier de nouveaux segments de la population au transport en commun, le libre accès a été offert sur le réseau régulier, le service de transport adapté et le service de transport à la demande, à ces dates-clés :

- Jour de l'An (1^{er} janvier)
- Saint Jean-Baptiste (24 juin)
- Fête du Canada (1^{er} juillet)
- Jour de Noël (25 décembre)



Selon CAA, le coût de possession et d'utilisation d'une voiture est estimé à environ 9 500 \$ annuellement, alors qu'elle est stationnée 95 % du temps.



Projet de tramway, toujours sur les rails

2023 aura été une année importante dans le dossier du tramway, qui a connu un appui sans précédent au chapitre de la mobilisation de la société civile. En effet, le conseil d'administration a réitéré son appui par le biais d'une résolution ayant mené à l'adoption du projet dans sa mouture actuelle par le conseil municipal de la Ville de Gatineau.

En septembre dernier, les conclusions de l'étude complémentaire (Rapport 6) ont donc été rendues publiques sous la forme d'un breffage technique aux médias, parallèlement au dévoilement de l'image de marque, du lancement du site Web et de la page Facebook du projet. Cet événement de presse a généré des retombées médiatiques notoires, notamment avec le dévoilement des plateformes officielles du projet qui ont permis de véhiculer de l'information claire, accessible et transparente sur le projet à l'ensemble de la population.

D'autre part, l'équipe du Bureau de projet a poursuivi son travail en étroite collaboration avec ses partenaires, soit la Ville de Gatineau, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, la Commission de la capitale nationale et la Ville d'Ottawa, dans la collecte d'intrants qui serviront à alimenter le futur consultant multidisciplinaire lors du démarrage des prochaines études de la phase de planification.

Sur le plan de la dotation, cinq nouvelles ressources se sont jointes à l'équipe. Ce recrutement se poursuivra en 2024 alors qu'une vingtaine de postes additionnels devront être pourvus.



Selon une étude réalisée par des chercheurs de l'Université Laval, pour chaque dollar dépensé par un individu pour se déplacer en voiture, il en coûte 5,77 \$ à la société. Pour le transport en commun, c'est 1,21 \$. Le transport actif, 0,22 \$.

Électrification : premiers équipements de recharge en place

Cette année, la STO a franchi un important jalon de l'électrification des transports avec la mise en place des premières infrastructures de rechargement dans ses deux centres de transport. D'ailleurs, afin de pouvoir tester les nouveaux pantographes inversés ainsi que les prises Combo intérieures et extérieures, le transporteur public a reçu l'autobus prototype Nova LFSe+ pendant près de trois semaines.

Durant cette période, une batterie de tests a été réalisée afin de s'assurer du bon fonctionnement des équipements, dont leur interaction avec le véhicule pour une recharge adéquate. Les temps de recharge nécessaires ainsi que l'autonomie des batteries du véhicule ont également été examinés selon divers critères tels que la température, la charge à bord et le niveau de la batterie. De plus, des tests routiers ont été réalisés afin d'évaluer les batteries et le comportement de ce modèle d'autobus électrique sur différents parcours, dont la conduite et la tenue de route. Les essais routiers, tests techniques et mécaniques ont également permis aux équipes de se familiariser avec cette nouvelle technologie, en plus de préparer les prochaines étapes, dont la formation des mécaniciens et des chauffeurs. Au cours de cette séquence de tests, de nombreuses données ont été recueillies lesquelles seront analysées et décortiquées afin de se préparer à recevoir et brancher les deux premiers autobus réguliers électriques aux couleurs de la STO au cours de 2024.

Déjà, environ 50 employés participent au comité de pilotage et à la vingtaine de comités et tables de travail, où sont abordés maints sujets tels que l'entretien des véhicules, la santé et sécurité dans un milieu de travail sous haute tension, la compatibilité des systèmes informatiques, sans oublier l'important volet de formation.





**Martin, mécanicien et
Simon, volant-métier.**

En route vers une culture santé et sécurité

En 2023, la STO a mis en place des mesures concrètes afin que la santé et sécurité devienne une réelle priorité, une valeur organisationnelle. En effet, l'équipe santé et sécurité a pris du galon et parmi ses alliés, le comité paritaire d'orientation ainsi que deux comités locaux de santé et de sécurité au travail ont été mobilisés. De nouveaux membres ont été formés et se sont joints à ces comités. Une formation a également été développée et donnée, en collaboration avec les partenaires syndicaux. Au cours de la dernière année, malgré la complexité des divers horaires de travail, près de 65 % des employés ont pu recevoir cette dernière et ça se continuera en 2024.

Par ailleurs, la STO a poursuivi son engagement envers le bien-être des employés au travail, notamment en donnant vie au comité mieux-vivre ensemble qui rassemble une dizaine d'employés ambassadeurs issus de divers secteurs d'activités. Dans la même optique, la *Politique en matière de violence et de harcèlement en milieu de travail* est en cours d'actualisation et une campagne de sensibilisation a été déployée à l'interne afin de sensibiliser l'équipe quant à l'importance, aux enjeux et aux actions liés, entre autres, au respect, à l'incivilité et à l'intimidation au travail.

Le transporteur public s'est aussi penché, au cours de 2023, sur la sécurité des déplacements. En effet, des initiatives ont été mises en place pour monitorer la vitesse des autobus dans les garages, revoir les traverses piétonnières destinées aux employés et renforcer le port du dossard. Un exercice similaire s'est amorcé vers la fin de l'année à certaines stations Rapibus afin de réévaluer les emplacements des passages piétons et leur signalisation.

Des installations favorisant la combinaison des modes

En combinant le transport en commun et les modes actifs tels que le vélo, la clientèle peut maximiser ses options de déplacement sur le territoire de Gatineau. En effet, le vélo s'avère très efficace pour parcourir le premier et le dernier kilomètre d'un déplacement et ainsi, accéder plus directement à un axe structurant de transport.

Pour faciliter cette intermodalité, certaines initiatives sont dignes de mention, dont le service Vélo-bus qui célébrait ses 5 ans en 2023. Depuis les tout débuts, les supports à vélos sont offerts sur les autobus du 1^{er} mai au 31 octobre et, pour une première fois, dans le cadre d'un projet pilote, ils ont été maintenus durant l'hiver 2023-2024. Cet essai a permis de répondre aux besoins des clients, de s'arrimer avec OC Transpo et Transcollines, en plus de faire des gains opérationnels. En effet, l'installation, le retrait et la gestion de l'inventaire des supports à vélos représentent près de 700 heures de travail, par année, pour le Service de l'entretien. Ces précieuses heures ont donc pu être réinvesties dans d'autres activités à valeur ajoutée.

En plus des traditionnels supports à vélos qui sont disponibles dans 10 stations Rapibus et 7 parcs-o-bus, Gatineau a accueilli à l'automne 2022, trois premiers casiers à vélos sécurisés et, au début de la saison estivale 2023, un quatrième module dans le secteur de Buckingham. Sans surprise, l'utilisation des casiers à vélos sécurisés se concentre principalement entre les mois d'avril et de septembre. En 2023, l'utilisation de ces derniers a plus que doublé comparativement à 2022, avec 108 utilisateurs actifs et 359 locations. Des quatre emplacements, ceux localisés près de la Maison du citoyen et de la Station de la Cité du corridor Rapibus sont les plus populaires.

75 % des autobus sont équipés d'un support à vélos, lesquels sont garantis sur 10 lignes d'autobus. Avec l'arrivée des nouveaux véhicules, ce pourcentage est appelé à croître!



Rapports financiers 2023

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023 Budget (\$)	2023 Réel (\$)	2022 Réel (\$)
Revenus			
Revenus de passagers	28 300 000	30 930 207	21 271 057
Contribution des automobilistes	5 075 000	4 882 300	4 928 136
Programme d'aide d'urgence au transport collectif	15 000 000	2 942 184	14 856 913
Subventions liées à l'exploitation	24 725 000	20 280 523	17 087 205
Subventions liées aux immobilisations	21 500 000	5 972 032	14 001 089
Services spéciaux et autres revenus	1 700 000	2 397 236	1 840 133
Contribution - Ville de Gatineau	78 600 000	78 600 000	75 600 000
Total des revenus	174 900 000	146 004 482	149 584 534
Dépenses			
Dépenses de fonctionnement	140 813 126	130 650 031	124 210 874
Frais de financement	7 474 498	6 042 169	4 750 660
	148 287 624	136 692 200	128 961 534
Remboursement de la dette à long terme	17 065 900	6 104 733	9 346 042
Total des dépenses	165 353 524	142 796 933	138 307 576
Résultats avant affectations	9 546 476	3 207 549	11 276 958
Affectations			
Activités d'investissement	(9 546 476)	(5 293 750)	(13 718 620)
Surplus accumulé affecté	-	1 645 224	1 880 251
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir (note 11)	-	440 977	561 411
Total des affectations	(9 546 476)	(3 207 549)	(11 276 958)
Excédent de l'exercice	0	0	0

État de la situation financière

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023	2022
	\$	\$
Actifs		
Actifs financiers		
Encaisse	2 441 204	18 202 637
Débiteurs (note 3)	144 486 982	144 612 144
Actif au titre des avantages sociaux futurs (note 4)	19 092 800	18 751 200
Autres actifs financiers	273 178	-
	166 294 164	181 565 981
Actifs non financiers		
Stocks de fournitures (note 5)	6 539 705	5 806 597
Frais payés d'avance	1 413 231	1 097 999
Immobilisations (note 8)	499 326 535	508 386 209
	507 279 471	515 290 805
Total des actifs	673 573 635	696 856 786
Passifs et excédent (déficit) accumulé		
Passifs		
Découvert bancaire	-	-
Créditeurs et frais courus (note 6)	60 022 050	32 942 477
Autres passifs	-	984 189
Revenus reportés (note 7)	13 148 288	24 035 673
Dettes à long terme (note 9)	200 945 113	230 831 498
Total des passifs	274 115 451	288 793 837
Excédent (déficit) accumulé		
L'excédent accumulé (note 10)	10 447 053	11 376 749
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir (note 11)	(10 664 442)	(10 223 475)
Financement des investissements en cours	(5 366 864)	10 543 291
Investissement net dans les immobilisations	404 769 259	396 366 384
Gains (pertes) de réévaluation cumulés	273 178	-
Total de l'excédent (déficit) accumulé	399 458 184	408 062 949
Total des passifs et de l'excédent (déficit) accumulé	673 573 635	696 856 786

État des gains et pertes de réévaluation

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023	2022
	\$	\$
Gains (pertes) de réévaluation cumulés au début de l'exercice	742 126	-
Gains (pertes) non réalisés attribuables aux éléments suivants :		
Dérivés	242 120	-
Placements de portefeuille		
Autres		-
Montant reclassés dans l'état des résultats	(711 068)	-
Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice	(468 948)	-
Gains (pertes) de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice	273 178	-

Excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	<u>VIREMENT DE</u> \$	<u>VIREMENT À</u> \$	<u>SOLDE</u> \$
Excédent accumulé			
Non affecté - solde au 1^{er} janvier			6 100 075
Affectation - activités de fonctionnement		2 000 000	(2 000 000)
Affectation - activités d'investissement		3 250 000	(3 250 000)
Affectation - excédent accumulé non affecté	-		-
Affectation - réserves financières			-
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	-		-
Non affecté - solde au 31 décembre	-	5 250 000	850 075
Affecté - solde au 1^{er} janvier			
			5 276 674
Affectation - activités de fonctionnement	2 000 000	1 645 224	354 776
Affectation - activités d'investissement		3 250 000	3 250 000
Affectation - excédent accumulé non affecté			-
Affectation - réserves financières		715 528	715 528
Affecté - solde au 31 décembre	2 000 000	5 610 752	9 596 978
Excédent accumulé au 31 décembre (note 10)			10 447 053

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2023

Note 1 - Statut de la Société

La Société de transport de l'Outaouais est régie par la Loi sur les Sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01).

Note 2 - Principales méthodes comptables

Base de présentation

La direction est responsable de la préparation des états financiers de la Société de transport de l'Outaouais, lesquels sont préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Comptabilité d'exercice

La Société de transport de l'Outaouais utilise la méthode de la comptabilité d'exercice. Les revenus et dépenses sont comptabilisés de façon brute en tenant compte des critères de constatation suivants :

- Les revenus tirés du transport des clients sont constatés à l'état des résultats au moment où les titres de transport sont utilisés par la clientèle. Pour ce qui est des titres mensuels, les revenus sont constatés dans la période où ces titres sont valides.
- Les contributions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces sommes sont remplies, dans la mesure où elles ont été autorisées et qu'une estimation raisonnable des montants est possible.
- Les subventions sont constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel elles sont autorisées et que les critères d'admissibilité sont atteints, sauf si les stipulations dont elles sont assorties créent une obligation répondant à la définition d'un passif.
- Les revenus de location sont constatés lorsque les conditions donnant droit à ces sommes sont remplies, et ce en fonction des baux de location en cours, et qu'une estimation raisonnable des montants est possible.
- Les autres revenus sont comptabilisés lorsque l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée.

Estimations comptables

Pour dresser les états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, la direction de la Société de transport 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 de transport pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les principales estimations sont : les hypothèses actuarielles liées à l'établissement des charges et de l'actif au titre des avantages sociaux futurs, le montant des charges à payer, la durée de vie utile des immobilisations et la provision pour des réclamations et poursuites contre la Société de transport.

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2023

Note 2 - Principales méthodes comptables (suite)

Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures, incluant les pièces de rechange, sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen. Les stocks désuets sont radiés des livres. La valeur des stocks radiés en 2023 est de 49 350 \$ et de 49 104 \$ en 2022.

Amortissement des immobilisations

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire, sur les périodes suivantes :

Catégories	Années
Bâtiments	40
Rapibus	40
Terminus, stationnements et voies réservées.....	20
Autobus	16
Gestion des titres de transport	10
Équipements de garage	10
Abribus, bancs et arrêts	10
Réservoirs de carburant	10
Équipements de bureau	10
Véhicules de service	5
Équipements de véhicule	5
Équipements informatiques	5

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Les dépenses constatées à taxer ou à pourvoir représentent le montant des charges, à l'exception de l'amortissement, de l'exercice courant et des exercices antérieurs dont la comptabilisation est exigée en vertu des Normes comptables canadiennes pour le secteur public et à l'égard desquelles la Société de transport a choisi de reporter l'imposition d'une quote-part dans les exercices futurs.

Les dépenses constatées à taxer ou à pourvoir pour le régime de retraite représente le coût des avantages futurs que bénéficieront les employés à leur retraite. L'évaluation du coût au 1^{er} janvier 2006 est amorti selon la méthode de l'amortissement progressif sur une période de 17 ans.

Note 2 - Principales méthodes comptables

À compter du présent exercice, la Société a adopté les exigences du chapitre SP 3450, Instruments financiers du Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public, applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2022. Le chapitre SP 3450 comprend des exigences relatives à la constatation, à la mesure et à la présentation des instruments financiers, notamment par la constatation à la juste valeur plutôt qu'au coût de certains instruments. Les effets sur les états financiers de la Société portent principalement sur ses prêts, ses placements et sa dette à long terme ainsi que sur les éléments de ses résultats, gains et pertes de réévaluation en découlant.

Ces nouvelles exigences ont été appliquées de façon prospective. Ainsi, il n'y a eu aucun retraitement des états financiers de l'exercice antérieur. Ceci a eu pour effet d'augmenter (de diminuer) les postes suivants des états financiers :

Autres actifs financiers : 273 178\$

Gains (pertes) de réévaluation cumulés : 273 178\$

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023	2022
	\$	\$
Note 3 - Débiteurs		
Subventions - gouvernement provincial et fédéral	139 163 777	139 874 122
Ville de Gatineau	-	2 000
Fonds des contributions des automobilistes	1 510 937	1 450 791
Titres de transport	1 557 579	1 028 507
Ristournes de TPS et TVQ	1 316 646	1 524 922
Autres débiteurs	938 043	731 802
	144 486 982	144 612 144
Note 4 - Avantages sociaux futurs		
Actif des régimes à prestations déterminées capitalisés	30 267 000	29 480 400
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(11 174 200)	(10 729 200)
	19 092 800	18 751 200
Note 5 - Stocks de fournitures		
Carburant et huiles	443 907	463 505
Pièces de rechange	6 095 798	5 343 092
	6 539 705	5 806 597
Note 6 - Crédoeurs et frais courus		
Fournisseurs	30 125 766	13 337 899
Salaires et avantages sociaux	21 122 536	16 380 914
Marge de crédit-Financement-Québec	5 484 000	-
Intérêts courus sur la dette à long terme	1 472 089	1 481 658
Gouvernement du Québec	1 185 775	1 149 787
Gouvernement du Canada	346 222	339 306
Dépôts sur soumissions	285 662	252 913
	60 022 050	32 942 477
Note 7 - Revenus reportés		
Abonnements mensuels	1 945 488	2 215 157
Billets	60 718	54 046
Subventions	11 142 082	21 766 470
	13 148 288	24 035 673

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2023

Note 8 - Immobilisations

Catégories	2023			2022		
	Coût \$	Amortissement accumulé \$	Valeur nette \$	Coût \$	Amortissement accumulé \$	Valeur nette \$
Terrains	23 624 291	-	23 624 291	23 624 291	-	23 624 291
Bâtiments	107 835 068	34 841 172	72 993 896	107 529 857	32 080 179	75 449 678
Véhicules	283 208 439	150 435 387	132 773 052	288 434 157	140 102 137	148 332 020
Rapibus	289 244 960	62 124 021	227 120 939	247 736 922	55 410 665	192 326 257
Terminus, stationnements et voies réservées	24 273 725	18 414 742	5 858 983	24 269 774	17 545 600	6 724 174
Abribus, bancs et arrêts	3 391 757	2 659 868	731 889	3 373 238	2 479 860	893 378
Équipements informatiques	38 582 554	35 258 445	3 324 109	37 432 259	33 332 937	4 099 322
Gestion des titres de transport	9 206 583	9 186 561	20 022	9 206 583	9 002 358	204 225
Équipements de garage	8 545 319	6 889 564	1 655 755	8 206 096	6 519 002	1 687 094
Équipements de bureau	3 169 963	3 004 473	165 490	3 132 224	2 974 847	157 377
Équipements de véhicules	3 398 616	2 210 263	1 188 353	3 398 615	1 720 732	1 677 883
Réservoirs de carburant	789 675	782 879	6 796	789 675	781 368	8 307
	795 270 950	325 807 375	469 463 575	757 133 691	301 949 685	455 184 006
Immobilisations en cours	29 862 961	-	29 862 961	53 202 203	-	53 202 203
Total des immobilisations	825 133 911	325 807 375	499 326 535	810 335 894	301 949 685	508 386 209

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023 \$	2022 \$
Note 9 - Dettes à long terme		
Obligations et billets	202 196 707	232 433 000
Taux d'intérêt variant de 0,5% à 4,65%, échéance de 2022 à 2050		
Moins : Versements exigibles à court terme	(23 676 141)	(41 672 000)
	178 520 566	190 761 000

La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante :

Montants à recouvrer :

Gouvernement du Québec	112 848 777	104 570 383
Municipalité	89 347 930	127 862 617
	202 196 707	232 433 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(1 251 594)	(1 601 502)
	200 945 113	230 831 498

Note 10 - Excédent accumulé

Fonds d'assurance	600 000	600 000
Fonds d'immobilisation	5 689 750	3 858 542
Études - Mesures préférentielles	89 240	89 240
Plan d'accessibilité	15 620	15 620
Électrification parc autobus	54 624	54 624
Réserve Règlements fermés	829 359	113 833
Divers projets et études	318 386	544 815
	7 596 979	5 276 674
Excédent des années antérieures non affecté	2 850 074	6 100 075
Excédent de l'exercice en cours	0	0
	10 447 053	11 376 749

	2023 (\$)	Résultats activités financières (\$)	2022 (\$)
Note 11 - Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir			
Dépenses			
Assurances collectives	(10 655 496)	(445 000)	(10 210 506)
Régime de pension	(8 946)	4 023	(12 969)
	(10 664 442)	(440 977)	(10 223 475)

Sommaire des revenus

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	2023 Budget (\$)	2023 Réel (\$)	2022 Réel (\$)
Revenus de passagers			
• Comptant	4 587 077	4 452 354	3 313 959
• Porte-monnaie électronique et billets	6 014 722	8 375 501	4 364 178
• Abonnements mensuels	17 698 201	18 102 352	13 592 920
	28 300 000	30 930 207	21 271 057
Contribution des automobilistes	5 075 000	4 882 300	4 928 136
Programme d'aide d'urgence au transport collectif	15 000 000	2 942 184	14 856 913
Subventions liées à l'exploitation			
• Améliorations de services	11 500 000	14 475 404	13 470 988
• Transport adapté	3 525 000	3 688 315	3 616 217
• Divers	9 700 000	2 116 804	-
	24 725 000	20 280 523	17 087 205
Subventions liées aux immobilisations	21 500 000	5 972 032	14 001 089
Services spéciaux et autres revenus	1 700 000	2 397 236	1 840 133
Contribution - Ville de Gatineau	78 600 000	78 600 000	75 600 000
Total des revenus	174 900 000	146 004 482	149 584 534

Sommaire des dépenses de fonctionnement

Exercice terminé le 31 décembre 2023

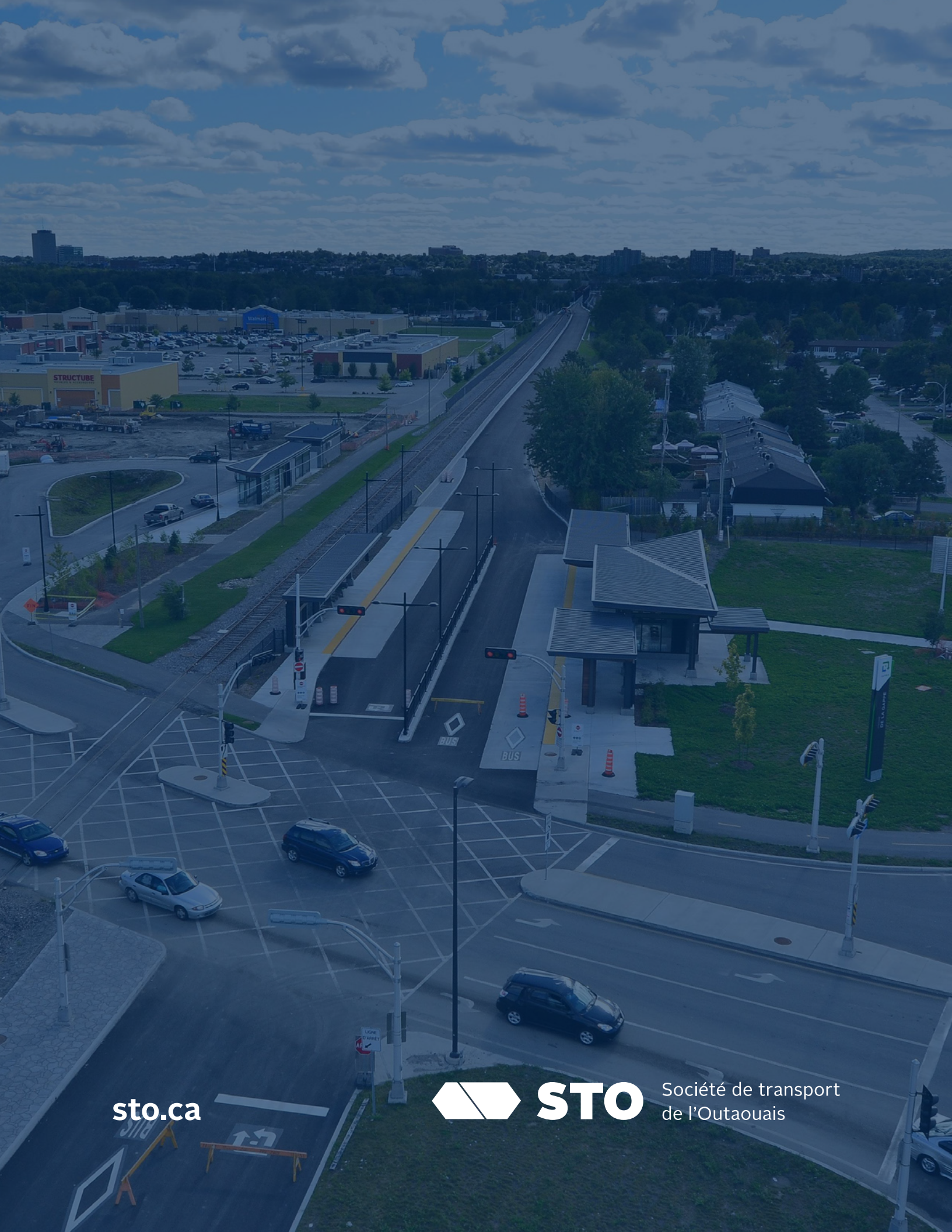
	2023 Budget (\$)	2023 Réel (\$)	2022 Réel (\$)
Salaires et avantages sociaux	96 224 300	88 198 628	84 488 938
Honoraires et contrats	4 071 748	3 845 763	3 091 513
Entretien des équipements et installations	5 194 587	4 926 360	5 123 939
Coût d'opération des véhicules	21 799 300	20 512 975	18 321 398
Matériel et fournitures de bureau	561 195	672 061	486 020
Services publics	1 763 100	1 582 129	1 819 562
Responsabilité publique	920 000	937 417	920 133
Licences et permis	1 311 800	1 212 752	1 192 021
Transport adapté	6 995 000	6 793 889	6 300 201
Transport à la demande	390 000	333 689	283 226
Frais de déplacement et réunion	116 000	114 764	104 383
Publicité et information	402 500	300 587	358 345
Location	456 496	593 634	512 626
Autres dépenses	607 100	625 385	1 208 568
Imprévus	-	-	-
Total des dépenses de fonctionnement	140 813 126	130 650 031	124 210 874



STATION

MONTCALM

STO



sto.ca



Société de transport
de l'Outaouais