

A young woman with wavy brown hair, wearing a light-colored hoodie and a backpack, is smiling and looking out of a bus window. The background shows the interior of a bus with seats and handrails.

RAPPORT ANNUEL 2022

Société de transport
de l'Outaouais

Table des matières





2

Mission, vision
et valeurs

4

Mot du président

6

Mot du
directeur général

9

Conseil
d'administration

10

Comités et structure
organisationnelle

12

2022 en chiffres

16

Faits saillants

26

Rapports financiers

Mission, vision et valeurs

NOTRE MISSION

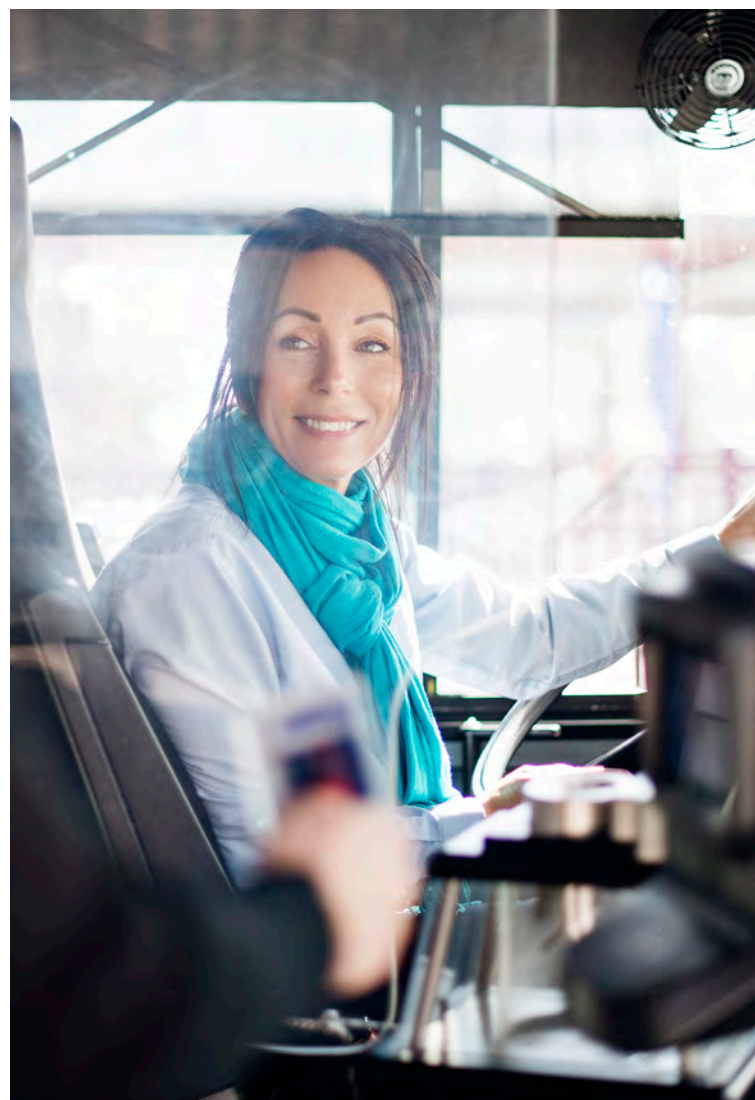
La Société de transport de l'Outaouais (STO) a pour mission d'assurer la mobilité des personnes sur le territoire de la ville de Gatineau en leur offrant des solutions performantes de transport collectif durable qui leur permettent de se déplacer là où elles vivent, travaillent, étudient et se divertissent.

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.



Nathalie, chauffeure

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.

Professionalisme

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.

C'est reconnu mondialement,
le transport collectif est un des outils
les + efficaces pour réduire les GES.
À Gatineau, c'est 192 502 tonnes de
CO₂ qui sont évitées par année.





Mot du président du conseil d'administration

L'une de nos plus belles réalisations de l'année 2022 fut, sans aucun doute, le titre estival « libre-accès jeunesse », dont plus de 10 700 étudiants ont pu bénéficier en juillet et en août, à Gatineau. Depuis aussi longtemps que je puisse me le rappeler, la jeunesse et le transport collectif me tiennent à cœur. En effet, alors que j'occupais la présidence de la Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais, j'ai collaboré à la mise en place de la toute première entente de

partenariat avec la STO qui visait à intégrer des lignes scolaires au réseau régulier de transport en commun. Cette initiative a depuis fait son chemin et aujourd'hui, ce sont environ 4 000 étudiants de niveau secondaire qui sont transportés par la STO grâce à des partenariats avec certains centres de service scolaires. Investir ainsi dans nos jeunes afin de les aider à développer de bonnes habitudes de déplacement, plus tôt que tard, c'est donc naturel et une belle continuité, en ce qui me concerne.

Au cours de la dernière année, nous avons connu un certain retour à la normale. La STO en a donc profité pour renouer avec d'anciens alliés et s'entourer de nouveaux partenaires mobilité. En effet, de premières ententes de partenariat ont été conclues avec la Maison de la culture et Les Olympiques de Gatineau permettant ainsi de faciliter les déplacements dans le pôle de la Cité, aux abords du corridor Rapibus. De telles ententes et les initiatives qui en découlent nous permettent, entre autres, d'initier de nouvelles clientèles au transport en commun, de créer de nouveaux réflexes et de réduire, collectivement, l'utilisation de la voiture. Nous sommes d'ailleurs convaincus que c'est par ce type d'efforts, conjoints et concertés, que les vrais changements s'opèrent sur le terrain. En s'entourant de partenaires engagés dans la mobilité, la STO n'est plus seule à promouvoir les déplacements durables à Gatineau et nous en sommes fort reconnaissants.

Pour ce qui est des déplacements, c'est évident pour nous qu'il y a un besoin criant dans l'ouest de Gatineau afin de soutenir l'importante croissance de population connue dans ce secteur. D'ailleurs, en 2022, le projet de tramway Gatineau-Ottawa a reçu un important appui de notre communauté. De nombreux organismes, promoteurs immobiliers et gens d'affaires ont réitéré, eux aussi, l'importance et la pertinence de mettre en place un tel projet

structurant. Quant au financement pour les études d'avant-projet du tramway, de bonnes nouvelles étaient attendues au moment d'aller sous presse pour ce rapport annuel. Bien que nous suivons de près ce projet, nous ne perdons pas de vue le secteur est de la ville de Gatineau pour autant. En effet, le prolongement du corridor Rapibus jusqu'au boulevard Lorrain est quasi complété et déjà, l'étude d'opportunité pour sa continuation jusqu'au boulevard de l'Aéroport est en cours. D'ailleurs, une première consultation publique a eu lieu en fin d'année et d'autres sont à venir.

En terminant, je souhaite remercier les membres du conseil d'administration de leur contribution aux discussions et décisions tout au cours de la dernière année. Je salue également le travail de tout le personnel de la STO, sous la direction de Patrick Leclerc. Lors de cette première année à la présidence du conseil d'administration, j'ai eu la chance de découvrir une équipe passionnée, à l'écoute, professionnelle et travaillante. À vous toutes et tous, un sincère merci.

Le président,



Jocelyn Blondin



Mot du directeur général

2022 s'est déroulée sous le signe de la reprise et, à l'automne, nous avons atteint les cibles d'achalandage que nous nous étions fixées pour la rentrée sur le réseau de transport en commun. Nous demeurons donc optimistes que cette reprise continuera de croître en 2023.

Dans ce retour vers une certaine normalité, nous côtoyons les fidèles qui n'ont jamais cessé de voyager avec nous depuis 2020. Nous retrouvons

aussi, de façon progressive, une clientèle, dont les habitudes de déplacement ont évolué au cours des dernières années. Nous sommes sensibles à ces nouveaux besoins et patrons de déplacement et essayons, avec les ressources qui sont à notre portée, de nous ajuster à tout ça. Pour y arriver, nous avons pris l'habitude de prendre régulièrement le pouls de nos clients. En effet, au cours de l'année 2022, nous avons eu une dizaine de points de contact avec ces derniers. Que ce soit lors de

consultations publiques, par le biais d'un atelier de travail, d'une activité de sensibilisation sur l'accessibilité universelle ou encore, de sondages via l'application Transit, nous nous sommes mis en mode écoute. Et je crois sincèrement que c'est ce qu'il y a de mieux à faire dans cette ère de changement : se brancher sur nos clients. En plus de nous aider à définir notre relation future avec notre clientèle, ça nous outille pour planifier un réseau de transport en commun qui puisse répondre aux besoins de mobilité d'aujourd'hui.

Bien que la pandémie soit, somme toute, derrière nous, les défis eux, sont encore là. Comme pour plusieurs secteurs d'activité, la pénurie de main-d'œuvre a entraîné et continue d'engendrer plusieurs enjeux opérationnels au niveau de la livraison quotidienne du service. À l'heure actuelle, la limite n'est pas budgétaire ou véhiculaire pour la STO, mais plutôt au niveau du nombre de chauffeurs qui sont disponibles pour offrir le service de transport en commun. Nous sommes donc à revoir la façon dont nous utilisons et répartissons nos ressources sur le territoire afin d'offrir le plus de service possible, mais surtout, d'être là où ça compte. Bien que les choix soient parfois difficiles, ça représente pour notre organisation, une opportunité de penser les choses autrement. Ces défis

nous amènent aussi à nous mobiliser autour d'objectifs communs. À titre d'exemple, en 2022, la STO est sortie des cadres habituels et a tenu sa toute première journée d'embauche chauffeurs lors de laquelle, une équipe multisectorielle s'est mobilisée pour faire de cet événement, un réel succès. En 2023, nous continuerons de déployer des efforts en ce sens.

Pour conclure, merci aux membres du conseil d'administration de leur confiance et de leur soutien dans la réalisation de notre mission première, celle de transporter des gens. Derrière le volant, c'est toute une équipe qui est au service de notre collectivité et j'en suis très fier. Merci à chacun d'entre vous de contribuer à notre STO. À nos clients, anciens et nouveaux, merci de voyager avec nous et soyez assurés que nous travaillons très fort pour vous offrir le meilleur service possible dans les circonstances actuelles.

Le directeur général,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a horizontal line extending to the right.

Patrick Leclerc

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



Conseil d'administration

En poste au 31 décembre 2022

Les pouvoirs de la STO sont exercés par un conseil d'administration composé de sept membres désignés par la Ville de Gatineau, soit cinq parmi les membres de son conseil municipal et deux parmi les résidents de Gatineau, dont un client du réseau régulier et un client du service de transport adapté.

En 2022, la STO a tenu 11 assemblées ordinaires, 3 assemblées extraordinaires et 9 comités généraux spéciaux.



Jocelyn Blondin

Président et
représentant de la
Ville de Gatineau



Bettyna Bélizaire

Vice-présidente et
représentante de la
Ville de Gatineau



Edmond Leclerc

Membre et
représentant de la
Ville de Gatineau



Jean Lessard

Membre et
représentant de la
Ville de Gatineau



Caroline Murray

Membre et
représentante de la
Ville de Gatineau



Marie-Pier Boudier

Membre et
représentante
des clients du
transport adapté



François-Michel Brière

Membre et
représentant
des clients du
réseau régulier

Comités et structure organisationnelle

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;
- » Richard Vézina, secrétaire corporatif et responsable du contentieux;
- » Claude Jacob, directeur exécutif – opérations, projets et excellence opérationnelle;
- » Anne-Marie Martinez, directrice des ressources humaines;
- » Sophie St-Pierre, directrice de l'expérience client;
- » Benoît Séguin, directeur des finances et trésorier.

LE COMITÉ DES DIRECTEURS

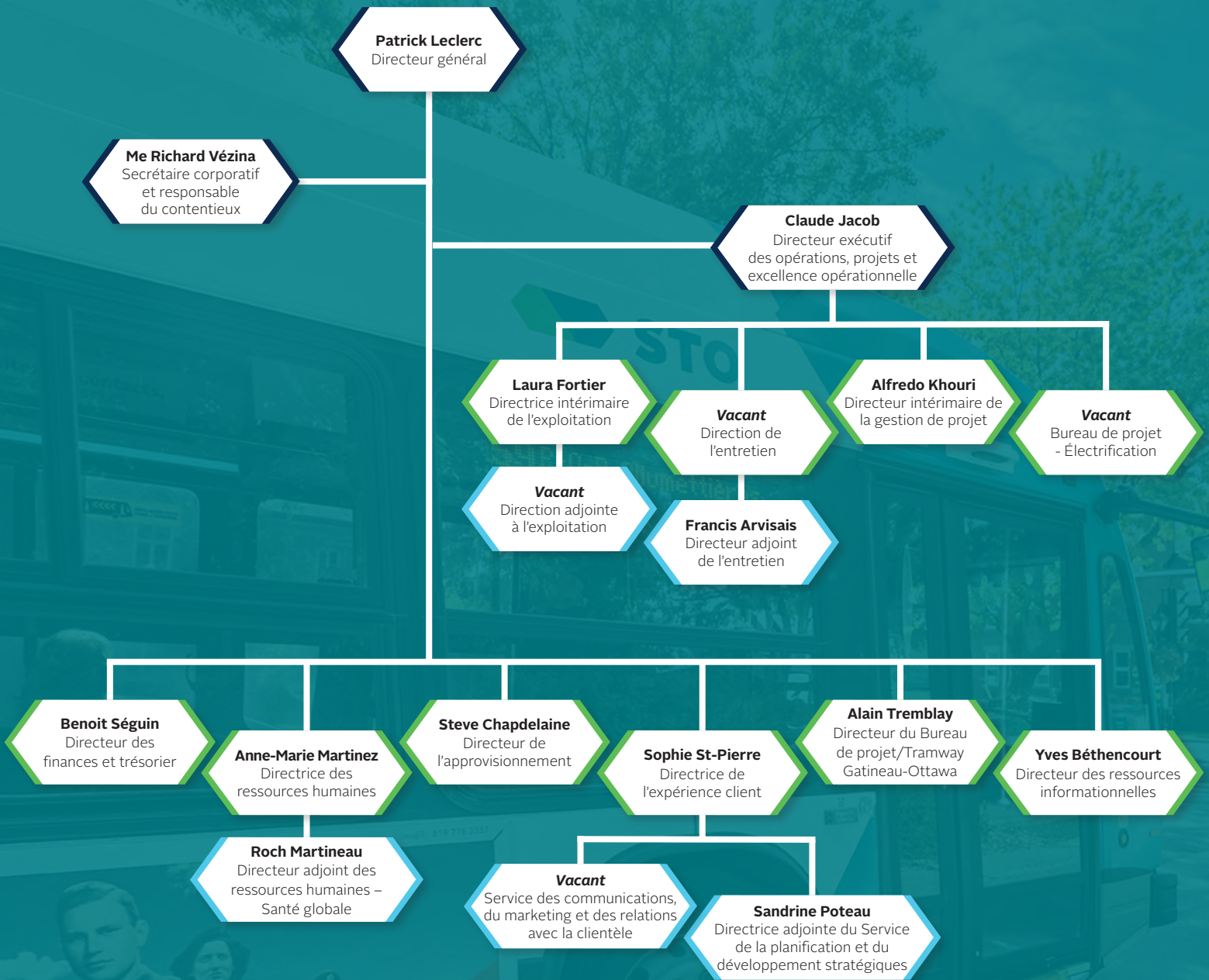
Ce comité assure le suivi des opérations de l'entreprise, dont le suivi des tableaux de bord et des indicateurs de performance. Il regroupe les

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.



2022 en chiffres

Portrait des ressources humaines



891 employés

503

Chauffeurs

157

Employés de l'entretien

106

Employés professionnels et de bureau

62

Cadres intermédiaires

31

Officiers réseau

14

Contremaîtres

18

Cadres supérieurs

Nombre d'appels de candidatures
90 CONCOURS

Nombre de déplacements*



2020 :

7 752 183 déplacements



2021 :

6 261 088 déplacements



2022 :

9 082 653 déplacements

Variation de
45,1 %



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

PORTRAIT DU RÉSEAU



15 084 314 km
sur le réseau



735 670 heures
de service offertes



61 lignes
d'autobus



246
abribus



16
Parc-o-bus



10 stations
Rapibus



1 781 arrêts
d'autobus



37 km
de voies réservées

PARC DE VÉHICULES

Total de
379 AUTOBUS



dont **162 hybrides**
et **277 avec un support à vélos**

102

autobus réguliers abaissables

40 pieds

194

autobus réguliers abaissables
(dont 138 hybrides)

40 pieds

83

autobus articulés abaissables
(dont 24 hybrides)

60 pieds



munis d'une rampe d'accès

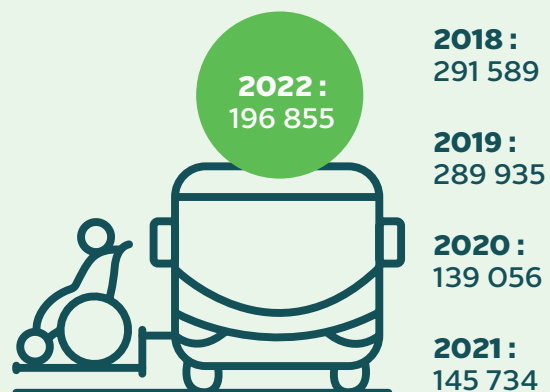
TRANSPORT ADAPTÉ

Au cours de l'année 2022, un total de 962 nouvelles admissions a été effectué portant à 8 257 le nombre de clients qui ont droit au service de transport adapté, dont 2 380 d'entre eux l'utilisent régulièrement. L'équipe a répondu à 93 678 appels lesquels se sont traduits par près de 197 000 déplacements, soit une augmentation de 35 % par rapport à 2021. Les options de transport étant plus limitées pour cette clientèle, la reprise de l'achalandage au transport adapté a été plus importante que celle observée sur le réseau régulier. Quant aux standards de ponctualité, ils ont été respectés lors de 90 % 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 mis 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.



Nombre de déplacements au transport adapté



Notre programme de tarification sociale, destiné aux personnes dont le revenu est sous le seuil de faible revenu, le premier du genre au Québec, a permis de faciliter des milliers de déplacements à Gatineau 2022.



Faits saillants de l'année 2022

PLEINS FEUX SUR LA JEUNESSE

Au cours de l'été, grâce à une contribution bonifiée de la Ville de Gatineau, une initiative unique en son genre au Québec a permis à plus de 10 700 jeunes de niveau secondaire de se familiariser avec le transport en commun. En effet, le libre-accès jeunesse leur a permis de voyager gratuitement, et de façon illimitée, sur l'ensemble du réseau pendant les mois de juillet et août. À eux seuls, ces derniers ont effectué plus de 168 000 déplacements comparativement à 69 040 à l'été 2019, soit avant la pandémie. L'utilisation de la passe jeunesse a été populaire principalement en période hors pointe, partout à Gatineau, particulièrement dans les stations du corridor Rapibus, au centre-ville d'Ottawa et près des centres d'achat des secteurs

C'est bon pour l'autonomie et l'environnement! >

Plus de liberté pour mes gars, mieux pour la planète et plus de temps pour moi. >

Belle façon pour nos jeunes de voyager et s'orienter à Gatineau! >

Applaudissons : le transport fait partie des grands mandats du développement social. >

C'est avec des idées comme ça qu'on fait avancer notre société, bravo! >



d'Aylmer, du Plateau et de Gatineau. En plus de contribuer à développer de saines habitudes de déplacement chez les jeunes, cette initiative a donné une pause aux parents et a permis de soutenir l'économie locale en facilitant l'accès aux activités, à l'achat et aux emplois d'été. Et depuis l'automne, les quelque 4 000 étudiants du secondaire qui sont transportés par la STO, grâce à des partenariats avec certains centres de services scolaires, ont continué de bénéficier de cet accès illimité pendant l'année scolaire 2022-2023.

PROLONGEMENT DU RAPIBUS VERS L'EST

En 2013, le corridor Rapibus fut le premier système rapide par bus (SRB) inauguré au Québec. Depuis, le prolongement de cet axe de transport en commun structurant est amorcé vers l'est de Gatineau. Voici les avancées qui sont à souligner pour 2022 :

- » Les travaux de construction du tronçon de 2,8 km entre les boulevards Labrosse et Lorrain se sont poursuivis, toujours en respect de l'échéancier et du budget. Les tourbières ont été consolidées, les ponceaux sont installés et une première couche d'asphalte est en place. Les travaux seront complétés au cours du printemps et de l'été 2023. La mise en service du tronçon est prévue à l'automne, ce qui amènera de nouvelles possibilités de déplacement. Une révision de l'offre de service dans ces secteurs a donc été amorcée. Dans cette optique, un atelier de travail avec les citoyens a eu lieu ainsi qu'une consultation publique.
- » Parallèlement aux travaux en cours, l'étude d'opportunité du prolongement jusqu'au boulevard de l'Aéroport a été lancée et une consultation publique a été tenue dans le

cadre de la première étape qui vise à établir le portrait du territoire. Pour ce faire, la population a été invitée à contribuer afin de pouvoir identifier clairement les enjeux, les besoins et les préoccupations. Au final, ce sont plus de 560 personnes qui ont rempli le questionnaire en ligne.

D'ailleurs, soulignons qu'en juin, le gouvernement du Québec confirmait l'emplacement du futur Centre hospitalier affilié universitaire de l'Outaouais (CHAUO), sur la rue d'Edmonton dans le secteur de Hull, à proximité de cet axe structurant de transport en commun. Rappelons que la STO est responsable de planifier et de développer un réseau de transport en commun qui puisse répondre aux besoins de déplacement pour les 30 à 50 prochaines années. Le prolongement du Rapibus vers l'est s'inscrit dans cette vision globale de planification d'axes structurants de transport en commun.



LE TRAMWAY GATINEAU-OTTAWA

Au cours de la dernière année, des relevés terrain et environnementaux ont été effectués afin de mieux saisir les enjeux et identifier les zones potentiellement sensibles à approfondir lors des prochaines analyses d'avant-projet. Une étude géotechnique a également été menée pour établir la condition des sols sur les 25 kilomètres du tracé, et une première ébauche d'arpentage a été finalisée afin de faciliter le travail de conception.

Une collecte des intrants est également en cours afin d'alimenter la firme de consultants qui sera chargée des études de la phase de planification (suite à l'octroi du financement fédéral). Ces études porteront sur le tramway et ses effets sur la mobilité du territoire, notamment :

Études sur le tramway :

- » Les caractéristiques des véhicules;
- » La plateforme et les systèmes d'alimentation électrique et de contrôle;
- » L'exploitation future;
- » Le centre d'entretien et d'exploitation.

Études de mobilité :

- » L'évolution de la circulation routière et des modes actifs en lien avec l'arrivée du tramway;
- » La restructuration du réseau d'autobus pour assurer un réseau de transport en commun performant;
- » L'aménagement des pôles d'échange et des stationnements incitatifs à proximité du tracé du tramway.



L'équipe a produit un Avis de projet en collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec et le ministère de l'Environnement de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs pour la portion du projet située en sol québécois. Elle a aussi collaboré avec la Commission de la capitale nationale à la préparation du formulaire de l'Approbation fédérale de l'utilisation, du design et des transactions immobilières pour la portion du tracé touchant des terrains appartenant à l'État.

En 2020, rappelons qu'un budget intérimaire de 16 M\$ a été accordé par le gouvernement du Québec pour structurer le Bureau de projet du Tramway Gatineau-Ottawa et procéder à l'embauche de personnel, qui totalise aujourd'hui près d'une vingtaine d'employés. Ce budget a aussi permis le démarrage de certaines activités, dont le montage financier requis pour les différentes demandes de subvention. En raison de la nature ferroviaire du projet, rappelons que les dépenses, incluant l'embauche des ressources requises, sont admissibles à une subvention pouvant aller jusqu'à 100 % dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. L'engagement financier du fédéral reste à être confirmé dans ce dossier.

DES PARTENARIATS SOUS LE SIGNE DE LA MOBILITÉ

Le pôle de la Cité, situé à distance de marche du corridor Rapibus, est en pleine croissance depuis quelques années. Afin de faciliter les déplacements dans ce secteur et initier de nouvelles clientèles au transport en commun, deux nouveaux partenariats, d'une durée de trois ans chacun, ont été conclus avec la Maison de la culture et Les Olympiques de Gatineau. Depuis, le transport en commun est inclus dans le coût du billet de spectacle et du match de hockey. Ainsi, les détenteurs peuvent désormais monter à bord gratuitement pour se rendre aux événements. Par ailleurs, toujours en matière de partenariats, la Commission de la capitale nationale a également fait appel à l'expertise de la STO pour offrir un service de navettes à destination du parc de la Gatineau, et ce,

pendant 10 week-ends consécutifs au cours de l'été. Soulignons aussi que le protocole d'entente avec la Ville d'Ottawa et OC Transpo pour les matchs à domicile du Rouge et Noir d'Ottawa a été reconduit pour une période de trois ans, soit pour les saisons 2022, 2023 et 2024.



DES GAINS POUR L'INTERMODALITÉ

De concert avec la Ville de Gatineau, la STO vise à développer et promouvoir l'accès à plusieurs modes de transport durable pour répondre aux divers besoins de déplacements de la population. Ainsi, un projet pilote de 18 casiers à vélo sécurisés Vélo-Transit a été déployé à trois endroits-clés à Gatineau. Un des modules est situé à la Station Rapibus de la Cité afin de faciliter la combinaison du vélo et du transport en commun. Par ailleurs, grâce à la collaboration de la STO et de la Ville de Gatineau, Communauto a pu élargir son offre de service en sol gatinois. En effet, 10 nouvelles stations et 12 véhicules supplémentaires sont venus bonifier le réseau existant, portant celui-ci à 35 stations et 46 véhicules en autopartage à Gatineau. Ces partenariats visent à rendre plus attrayante l'utilisation des modes de transport actifs et partagés, à diminuer l'utilisation et la possession de l'automobile, et donc à réduire la consommation de ressources et les émissions de gaz à effet de serre.



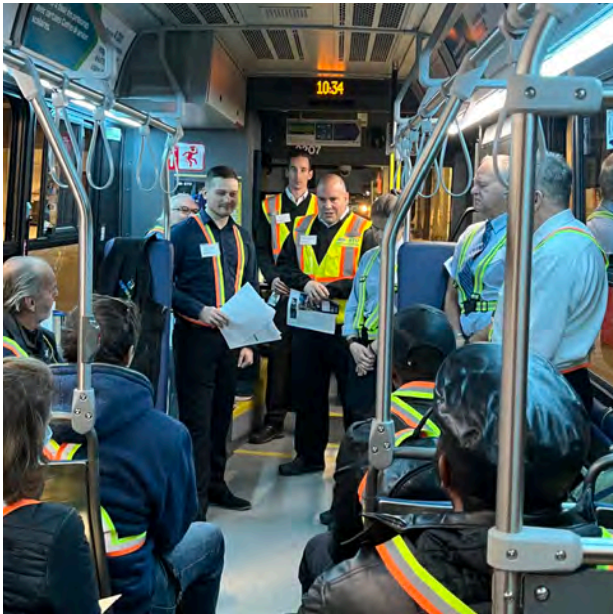
UN DEUXIÈME TOUR DE PISTE POUR STO À LA DEMANDE

En plus du réseau régulier, du transport adapté et des modes actifs, les résidents des secteurs de Buckingham et de Masson-Angers continuent de se prévaloir du service *STO à la demande* pour leurs déplacements locaux. En effet, en juillet 2022, le premier projet pilote de transport à la demande à Gatineau a été reconduit pour une deuxième année consécutive. L'année 2022 aura révélé un haut taux de satisfaction de la clientèle quant au service et à la courtoisie des chauffeurs, une forte utilisation de l'application mobile pour les réservations. Malgré les mesures sanitaires qui étaient toujours en place, près de 350 clients ont adopté ce tout nouveau service, réalisant plus de 12 000 déplacements en 2022. Rappelons que *STO à la demande* fut le premier service de transport à la demande accessible au Québec. C'est aussi le premier à avoir été intégré dans l'application Transit.



UNE PREMIÈRE JOURNÉE D'EMBAUCHE CHAUFFEURS

Afin de faire face aux défis de main-d'œuvre et recruter 30 nouveaux chauffeurs, l'équipe s'est mobilisée et la STO a ouvert ses portes aux



quelque 120 personnes intéressées par le métier et qui ont répondu à l'invitation! La journée d'embauche comprenait une visite des coulisses, une séance d'information express tenue à l'intérieur d'un autobus, une période d'échange avec des chauffeurs débutants et expérimentés ainsi que des agents de formation et des représentants syndicaux, en plus d'un processus de recrutement accéléré. Au final, environ 50 entrevues ont été accordées sur place et une trentaine de chauffeurs ont été, ou sont en cours, d'être embauchés et formés. Rappelons que le métier de chauffeur s'inscrit au cœur de la mission première de la STO, soit celle de transporter des milliers de gens dans leur quotidien. C'est aussi un poste clé qui permet d'avoir un impact direct sur la qualité de vie de ses concitoyens et sur l'environnement.



Sylvie et Maurice,
chauffeurs

ÉLECTRIFICATION : PROTOTYPAGE ET PREMIÈRES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Comme pour l'ensemble des sociétés de transport québécoises, le virage électrique s'est amorcé à la STO avec l'acquisition, en 2021, de deux autobus électriques LFSe+ qui seront fabriqués par Nova Bus et livrés en 2024. Ces premiers véhicules permettront aux équipes de se faire la main et de se familiariser avec cette nouvelle technologie. Dans une approche de prototypage, deux appels d'offres ont été lancés afin de mettre en place, d'ici la fin 2023, les premières infrastructures de recharge pour six autobus 100 % électriques au Centre d'entretien et d'exploitation du secteur de Gatineau et trois autobus du côté du Centre administratif Antoine-Grégoire du secteur de Hull. Par ailleurs, la STO a revu son plan d'acquisition d'autobus électriques. En effet, dans le cadre d'un achat regroupé, 20 véhicules supplémentaires ont été ajoutés en option, pour un maximum de 44 autobus réguliers électriques pour les années 2025 à 2027, lesquels sont admissibles à une subvention découlant principalement du Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC). Rappelons que le projet d'électrification des transports représente pour la STO, un investissement majeur et que le parc d'autobus devrait être 100 % électrique aux alentours de 2042. L'ensemble du projet, incluant les infrastructures et la transition technologiques, sera subventionné via le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP).



Éric, mécanicien et Jean-Sébastien, contremaître

OPTIMISATION DES INFRASTRUCTURES INFORMATIQUES

La cyberattaque, dont la STO a été la cible en 2021, est venue accélérer les investissements nécessaires pour moderniser l'environnement informatique. Parmi les actions concrètes, notons la création et la dotation du nouveau poste de chef des infrastructures matérielles, logicielles et cybersécurité. Un antivirus nouvelle génération, incluant une surveillance 24/7 assurée par une firme externe, a été également implanté. Avec le télétravail qui fait désormais partie de la nouvelle réalité, une solution VPN Zéro-Trust a été déployée et permet aux employés éligibles de travailler à distance de façon plus sécuritaire. Aussi, une formation en ligne a été suivie par tous les employés branchés afin d'en faire de meilleurs alliés dans la protection de notre environnement informatique. La STO a également mandaté le Centre d'acquisitions gouvernementales pour faire l'achat de serveurs hyperconvergés qui serviront à moderniser les infrastructures technologiques de la STO. L'appel d'offres public a été lancé à la fin de l'année 2022.

Au Québec, selon CAA, le budget moyen alloué annuellement à une automobile est de 11 000 \$ alors qu'elle reste stationnée environ 95 % du temps. Et chaque voiture en autopartage remplace approximativement 10 véhicules personnels.







Rapports financiers

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022 Budget (\$)	2022 Réel (\$)	2021 Réel (\$)
Revenus			
Revenus de passagers	24,870,000	21,271,057	16,889,729
Contribution des automobilistes	5,075,000	4,928,136	5,049,109
Programme d'aide d'urgence	19,800,000	14,856,913	15,215,171
Subventions liées à l'exploitation	15,025,000	17,087,205	14,312,149
Subventions liées aux immobilisations	21,500,000	14,001,089	4,187,198
Services spéciaux et autres revenus	1,480,000	1,840,134	1,781,011
Contribution - Ville de Gatineau	75,600,000	75,600,000	71,600,000
Total des revenus	163,350,000	149,584,534	129,034,367
Dépenses			
Dépenses de fonctionnement	129,245,761	124,210,873	113,984,066
Frais de financement	6,103,732	4,750,660	5,471,621
	135,349,493	128,961,533	119,455,687
Remboursement de la dette à long terme	18,500,507	9,346,042	9,133,034
Total des dépenses	153,850,000	138,307,575	128,588,721
Résultats avant affectations	9,500,000	11,276,959	445,646
Affectations			
Activités d'investissement	(9,500,000)	(13,718,621)	(2,393,888)
Surplus accumulé affecté	-	1,880,251	1,066,825
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir (note 11)	-	561,411	881,417
Total des affectations	(9,500,000)	(11,276,959)	(445,646)
Excédent de l'exercice	0	0	0

État de la situation financière

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022 \$	2021 \$
Actifs		
Actifs financiers		
Encaisse	18,202,637	8,127,151
Débiteurs (note 3)	144,612,144	132,679,586
Actif au titre des avantages sociaux futurs (note 4)	18,751,200	17,313,300
	181,565,981	158,120,037
Actifs non financiers		
Stocks de fournitures (note 5)	5,806,597	5,037,596
Frais payés d'avance	1,097,999	886,949
Immobilisations (note 8)	508,386,209	492,363,580
	515,290,805	498,288,125
Total des actifs	696,856,786	656,408,162
Passifs et l'avoir des contribuables		
Passifs		
Découvert bancaire	-	-
Créditeurs et frais courus (note 6)	32,942,477	28,505,925
Autres passifs	984,189	1,494,508
Revenus reportés (note 7)	24,035,673	26,794,579
Dettes à long terme (note 9)	230,831,498	218,916,017
Total des passifs	288,793,837	275,711,029
Avoir des contribuables		
L'excédent accumulé (note 10)	11,376,749	13,257,000
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir (note 11)	(10,223,475)	(9,662,064)
Financement des investissements en cours	10,543,291	(2,370,774)
Investissement net dans les immobilisations	396,366,384	379,472,971
Total de l'avoir	408,062,949	380,697,133
Total des passifs et de l'avoir des contribuables	696,856,786	656,408,162

Excédent accumulé

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	<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			-
Affectation - activités d'investissement			-
Affectation - excédent accumulé affecté			-
Affectation - réserves financières			-
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	-		-
Non affecté - solde au 31 décembre	-	-	6,100,075
Affecté - solde au 1^{er} janvier			7,156,925
Affectation - activités de fonctionnement		1,880,251	(1,880,251)
Affectation - activités d'investissement			-
Affectation - excédent accumulé non affecté			-
Affectation - réserves financières			-
Affecté - solde au 31 décembre	-	1,880,251	5,276,674
Excédent accumulé au 31 décembre (note 10)			11,376,749

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2022

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 2022

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 2022 est de 49 104 \$ et de 578 860 \$ en 2021.

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.

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022	2021
	\$	\$
Note 3 - Débiteurs		
Subventions - gouvernement provincial et fédéral	139,874,122	127,985,901
Ville de Gatineau	-	2,000
Fonds des contributions des automobilistes	1,450,791	1,419,292
Titres de transport	1,028,507	723,059
Ristournes de TPS et TVQ	1,524,922	1,634,936
Autres débiteurs	733,802	914,398
	144,612,144	132,679,586
Note 4 - Avantages sociaux futurs		
Actif des régimes à prestations déterminées capitalisés	29,480,400	27,669,700
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(10,729,200)	(10,356,400)
	18,751,200	17,313,300
Note 5 - Stocks de fournitures		
Carburant et huiles	463,505	359,557
Pièces de rechange	5,343,092	4,678,039
	5,806,597	5,037,596
Note 6 - Crédoiteurs et frais courus		
Fournisseurs	13,337,899	12,941,425
Salaires et avantages sociaux	16,380,914	12,730,191
Intérêts courus sur la dette à long terme	1,481,658	1,114,050
Gouvernement du Québec	1,149,787	1,033,018
Gouvernement du Canada	339,306	392,149
Dépôts sur soumissions	252,913	295,092
	32,942,477	28,505,925
Note 7 - Revenus reportés		
Abonnements mensuels	2,215,157	1,536,960
Billets	54,046	49,610
Subventions	21,766,470	25,208,009
	24,035,673	26,794,579

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2022

Note 8 - Immobilisations

Catégories	2022			2021		
	Coût	Amortissement accumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement accumulé	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Terrains	23,624,291	-	23,624,291	23,624,299	-	23,624,299
Bâtiments	107,529,857	32,080,179	75,449,678	107,026,245	29,330,437	77,695,808
Véhicules	288,434,157	140,102,137	148,332,020	276,020,596	126,835,019	149,185,577
Rapibus	247,736,922	55,410,665	192,326,257	247,698,724	49,216,641	198,482,083
Terminus, stationnements et voies réservées	24,269,774	17,545,600	6,724,174	24,260,898	16,616,580	7,644,318
Abribus, bancs et arrêts	3,373,238	2,479,860	893,378	3,329,364	2,291,357	1,038,007
Équipements informatiques	37,432,259	33,332,937	4,099,322	37,301,644	30,463,746	6,837,898
Gestion des titres de transport	9,206,583	9,002,358	204,225	9,206,583	8,644,137	562,446
Équipements de garage	8,206,096	6,519,002	1,687,094	7,861,018	6,146,807	1,714,211
Équipements de bureau	3,132,224	2,974,847	157,377	3,128,350	2,944,665	183,685
Équipements de véhicules	3,398,615	1,720,732	1,677,883	3,370,585	1,231,932	2,138,653
Réservoirs de carburant	789,675	781,368	8,307	789,675	779,858	9,817
	757,133,691	301,949,685	455,184,006	743,617,981	274,501,179	469,116,802
Immobilisations en cours	53,202,203	-	53,202,203	23,246,778	-	23,246,778
Total des immobilisations	810,335,894	301,949,685	508,386,209	766,864,759	274,501,179	492,363,580

Notes complémentaires

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022	2021
	\$	\$
Note 9 - Dettes à long terme		
Obligations et billets	232,433,000	220,256,000
Taux d'intérêt variant de 0,5% à 4,65%, échéance de 2022 à 2050		
Moins : Versements exigibles à court terme	(41,672,000)	(42,094,000)
	190,761,000	178,162,000

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

Montants à recouvrer :

Gouvernement du Québec	120,413,164	107,365,391
Municipalité	112,019,836	112,890,609
	232,433,000	220,256,000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(1,601,502)	(1,339,983)
	230,831,498	218,916,017

Note 10 - Excédent accumulé

Fonds d'assurance	600,000	600,000
Fonds d'immobilisation	3,858,542	5,345,165
Études - Mesures préférentielles	89,240	121,227
Plan d'accessibilité	15,620	15,620
Électrification parc autobus	54,624	54,624
Réserve Règlement 99	113,833	113,833
Divers projets et études	544,815	906,456
	5,276,674	7,156,925
Excédent des années antérieures non affecté	6,100,075	6,100,075
Excédent de l'exercice en cours	0	0
	11,376,749	13,257,000

	2022	Résultats activités financières (\$)	2021
	(\$)		(\$)
Note 11 - Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir			
Dépenses			
Assurances collectives	(10,210,506)	(372,800)	(9,837,706)
Régime de pension	(12,969)	(188,611)	175,642
	(10,223,475)	(561,411)	(9,662,064)

Sommaire des revenus

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022 Budget (\$)	2022 Réel (\$)	2021 Réel (\$)
Revenus de passagers			
• Comptant	2,568,373	3,313,959	2,675,840
• Porte-monnaie électronique et billets	4,034,188	4,364,178	3,081,134
• Abonnements mensuels	18,267,439	13,592,920	11,132,755
	24,870,000	21,271,057	16,889,729
Contribution des automobilistes	5,075,000	4,928,136	5,049,109
Programme d'aide d'urgence	19,800,000	14,856,913	15,215,171
Subventions liées à l'exploitation			
• Améliorations de services	11,500,000	13,470,988	10,701,029
• Transport adapté	3,525,000	3,616,217	3,597,570
• Divers	-	-	13,550
	15,025,000	17,087,205	14,312,149
Subventions liées aux immobilisations	21,500,000	14,001,089	4,187,198
Services spéciaux et autres revenus	1,480,000	1,840,134	1,781,011
Contribution - Ville de Gatineau	75,600,000	75,600,000	71,600,000
Total des revenus	163,350,000	149,584,534	129,034,367

Sommaire des dépenses de fonctionnement

Exercice terminé le 31 décembre 2022

	2022 Budget (\$)	2022 Réel (\$)	2021 Réel (\$)
Salaires et avantages sociaux	90,782,000	84,488,937	81,968,443
Honoraires et contrats	3,034,500	3,091,514	3,626,887
Entretien des équipements et installations	5,399,222	5,123,939	4,666,653
Coût d'opération des véhicules	16,448,900	18,321,398	13,857,326
Matériel et fournitures de bureau	433,600	486,020	436,337
Services publics	1,641,700	1,819,562	1,644,395
Responsabilité publique	922,139	920,133	773,742
Licences et permis	1,296,000	1,192,021	1,236,404
Transport adapté	6,915,000	6,300,201	4,337,922
Transport à la demande	-	283,226	-
Frais de déplacement et réunion	107,100	104,383	34,360
Publicité et information	399,500	358,345	513,656
Location	426,326	512,626	375,527
Autres dépenses	603,400	1,208,568	512,414
Imprévus	836,374	-	-
Total des dépenses de fonctionnement	129,245,761	124,210,873	113,984,066



PARTIE CONTACT
MATRIQUE DES PORTES

généraliste
PART POUR
ENTIL







sto.ca



STO

L'avenir en commun