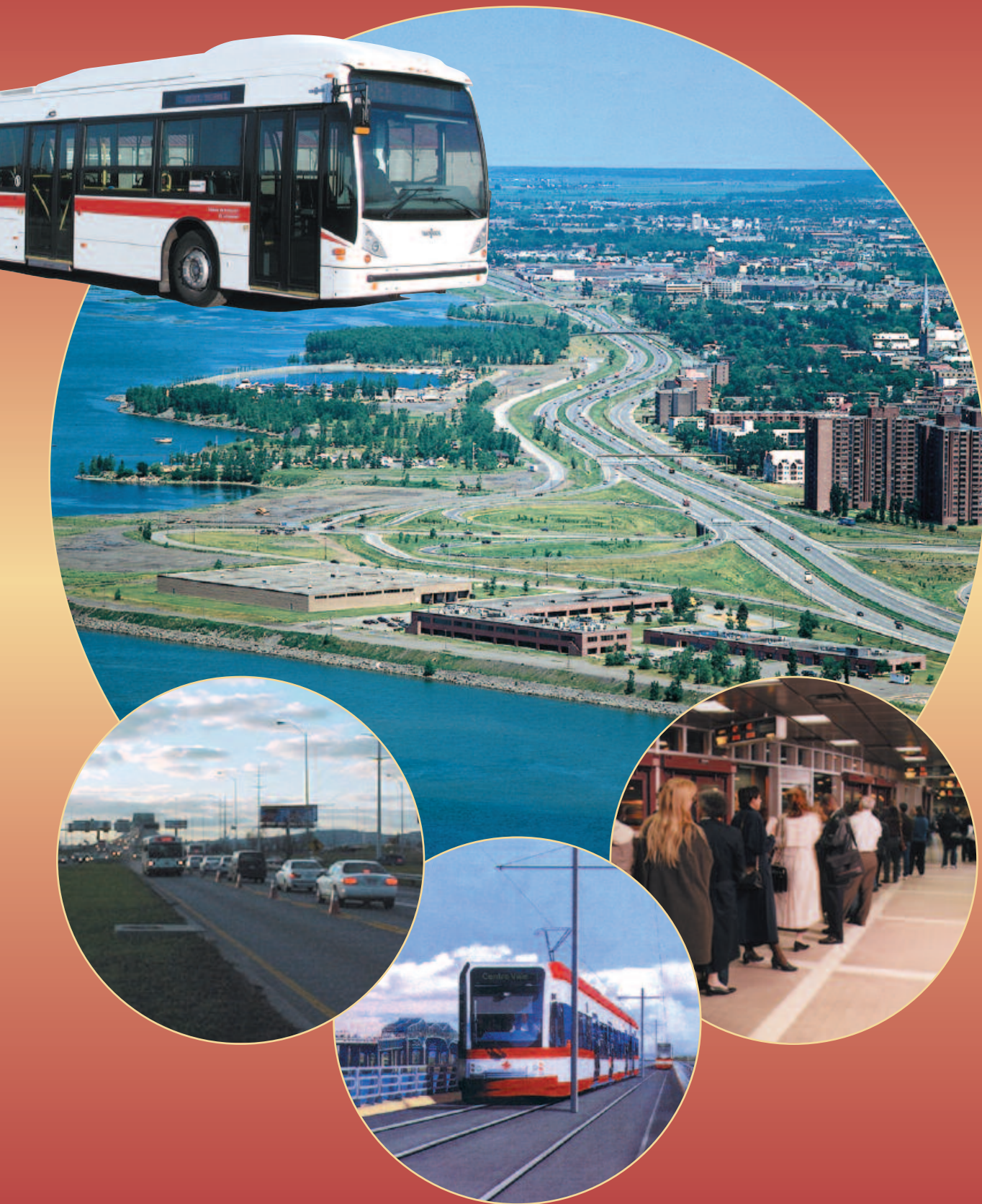


R A P P O R T A N N U E L 2 0 0 5





Sommaire

BIENVENUE À BORD

Mot de l'équipe de direction	2
Conseil d'administration	4
Organigramme général	5
Mission, valeurs et philosophie	6
Objectifs généraux de 2005	7

RAPPORT D'ACTIVITÉ

Réalisations 2005	8 à 19
-------------------	--------

PORTRAITS

De la clientèle	20
Des ressources et du réseau	21
De la population et du territoire	22

APERÇU 2006

Implantation de la carte à puce 2003-2008	24
Réalisation du plan stratégique 2003-2013	26

TARIFICATION 2005

Titres de transport	28
Grille tarifaire	30
Cartes d'accès	30

ÉTATS FINANCIERS

Rapport des vérificateurs	31
Rapport du vérificateur général de la Ville de Longueuil	32
État des activités financières	33
État de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme	34
Bilan	35
État de l'évolution de la situation financière	36
Notes complémentaires	37
Annexes	38
	44

Mot de l'équipe de direction



M. Claude Gladu,
président



M. Pierre Del Fante,
directeur général

L'état de l'achalandage

En 2005, au Réseau de transport de Longueuil, la fréquentation des 68 lignes d'autobus et des 14 lignes de taxi collectif a augmenté de 0,7 % par rapport à 2004.

Au total, 30 262 968 déplacements ont été enregistrés. Quant au seul service de transport adapté, il a progressé encore plus rapidement, soit 3,2 %, passant de 273 227 à 281 839 déplacements.

Ces résultats peuvent sembler modestes mais ils méritent d'être soulignés compte tenu du fait que le vieillissement de la population sur le territoire du RTL constitue une tendance lourde.

Si entre 1987 et 2001 le vieillissement de la population de Longueuil s'est accentué, il le sera encore plus dans l'horizon 2001-2016. À titre d'exemple, dans l'arrondissement de Saint-Hubert où l'âge moyen est le moins élevé, celui des résidents passera de 34,7 ans qu'il était en 2001 à 39,2 ans qu'il sera en 2016. Cette situation n'est pas sans conséquences car on sait que l'utilisation du transport en commun a tendance à diminuer avec l'âge.

Toutefois, tel que prévu dans son plan stratégique de développement, le RTL maintiendra son rôle de gestionnaire de la mobilité par une implication réelle et accrue dans la planification et l'aménagement du territoire qu'il dessert, par la gestion de la demande et de la circulation et par la protection de l'environnement. Le développement du transport en commun reste l'outil de développement durable le plus important.

L'amélioration des services

Depuis le 21 novembre 2005, les autobus du RTL peuvent utiliser la voie réservée en site propre qui relie le stationnement incitatif Chevrier au pied du pont Champlain. Soulignons que pas moins de 375 autobus, comprenant ceux des Conseils intermunicipaux de transport de la région, l'utilisent.

Enfin, le 3 octobre 2005, le RTL a modifié ses directives quant à l'usage des poussettes «ouvertes» à bord de ses autobus. La nouvelle mesure, utilisée en fonction des règles prévues, se veut sécuritaire tant pour l'enfant que pour les autres clients à bord du véhicule. Un emplacement spécifique et bien identifié est maintenant prévu pour loger les poussettes ouvertes.

La ligne métropolitaine Express Chevrier 90

Depuis le 1^{er} janvier 2005, les titres locaux du RTL sont acceptés à bord de la desserte qui relie le stationnement incitatif Chevrier au terminus Centre-ville. Cette entente, intervenue avec l'Agence métropolitaine de transport, donne des résultats significatifs sur l'achalandage de cette ligne avec une augmentation de l'ordre de 25,5 %.

Le calculateur de trajet du RTL dans Internet

Cet outil était très attendu de nos clients et les résultats sont à la mesure de leurs attentes. Le succès a été immédiat. On a compté près de 250 000 visites du site Internet du RTL pour l'année 2005.

Les autobus articulés

Les célèbres autobus articulés du RTL prennent de l'âge si bien que certains sont déjà à la retraite et ce, depuis avril 2005. En 1989, le RTL avait été le premier organisme de transport de la grande région de Montréal à utiliser ce type de véhicule très populaire en Europe et fort apprécié de la clientèle. Mais après plus de 16 ans de loyaux services, il était temps de les remplacer. Si les anciens modèles AG700 disparaissent tout doucement, il faut savoir qu'ils sont remplacés par de plus jeunes frères, les AG300, dont le plancher est surbaissé.

La mise aux normes du service de transport adapté

Depuis juin 2005, les résidents de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville peuvent compter sur un service de transport adapté semblable à celui du RTL. Outre l'intégration tarifaire complète, les heures de service ont été considérablement améliorées tout en assurant une liaison régulière avec une partie de l'île de Montréal.

Les relations avec les employés

Le RTL et les représentants de ses employés ont continué à entretenir un climat de travail sain tout au long de l'année. Renouvelée le 11 juillet 2005, la convention collective des employés de bureau est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008. Ce contrat de travail permet également de convenir d'une entente dans le cadre du programme portant sur l'équité salariale.

D'autre part, l'entente de partenariat conclue le 17 mars 2004 avec les employés d'entretien, a permis à ce groupe d'employés de toucher les bonis prévus qui résultent de l'atteinte des objectifs de performance convenus. Soulignons que le taux de disponibilité des véhicules a été de 99,8 % par rapport à une cible de 99 %. Le pourcentage manquant est compensé par la "réserve transport" suffisante pour assurer le service à l'ensemble de la clientèle du RTL.

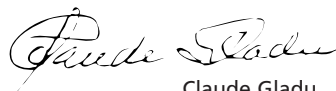
Enfin, le RTL a continué de miser sur l'actualisation des connaissances de ses employés. Plusieurs formations ont été dispensées au cours de l'année: *Programme d'entretien préventif (PEP)*, *Vérification avant départ (VAD)*, sans compter les formations portant plus spécifiquement sur l'entretien des moteurs de marque Cummins et les transmissions ZF.

Ajoutons que depuis le 30 août 2005, le RTL offre le cours *Conducteur averti* à l'ensemble de ses chauffeurs. Ce cours vise notamment l'efficacité énergétique en adoptant un style de conduite qui a des effets appréciables sur la protection de l'environnement et sur la qualité de confort des clients.

En attendant le nouveau cadre financier...

La révision de l'actuel cadre financier du transport en commun se fait toujours attendre. Malgré cela, le RTL s'efforce d'améliorer ses performances financières. Ainsi, le coût par déplacement est passé de 3,65 \$ qu'il était en 1996 à 3,40 \$ à la fin de 2005, soit une baisse de 7,4 % en dollar non-indexé. D'autre part, en utilisant au maximum les réserves de capacité de son parc d'autobus, le RTL a accru ses heures de service de 7,7 % durant la même période, ce qui a généré une augmentation plus importante de son achalandage, soit 18,2 %.

En novembre 2005, l'implantation du nouveau système de gestion CLIC (pour Contrôle et liaison des informations courantes) à l'entretien des véhicules permet dorénavant d'intégrer plusieurs systèmes existants et d'éliminer toutes les saisies multiples qui étaient faites dans chaque département pour assurer le suivi des activités d'entretien du matériel roulant. Voilà une bonne façon d'améliorer les processus comme le prévoit la philosophie de gestion du RTL, et qui générera, à terme, des possibilités d'optimiser les activités.



Claude Gladu,
président



Pierre Del Fante
directeur général

Conseil d'administration

au 31 décembre 2005



Claude Gladu,
président du CA,
membre du comité
finances et de celui
des ressources humaines.



Guy Boissy,
vice-président du CA,
président du comité
ressources humaines
et membre de celui
des finances.



Suzanne Charbonneau,
membre du CA,
membre du comité
entretien-environnement
et de celui du transport.



Johane F. Deshaies,
membre du CA,
présidente du comité
entretien-environnement
et membre du comité
ressources humaines.



Manon D. Hénault,
membre du CA,
présidente du comité
des finances
et membre du comité
ressources humaines.



Noé Leclerc,
membre du CA,
membre du comité
transport et de celui
des finances.



Claudette Tessier,
membre du CA,
présidente du comité transport
et membre du comité
entretien-environnement.



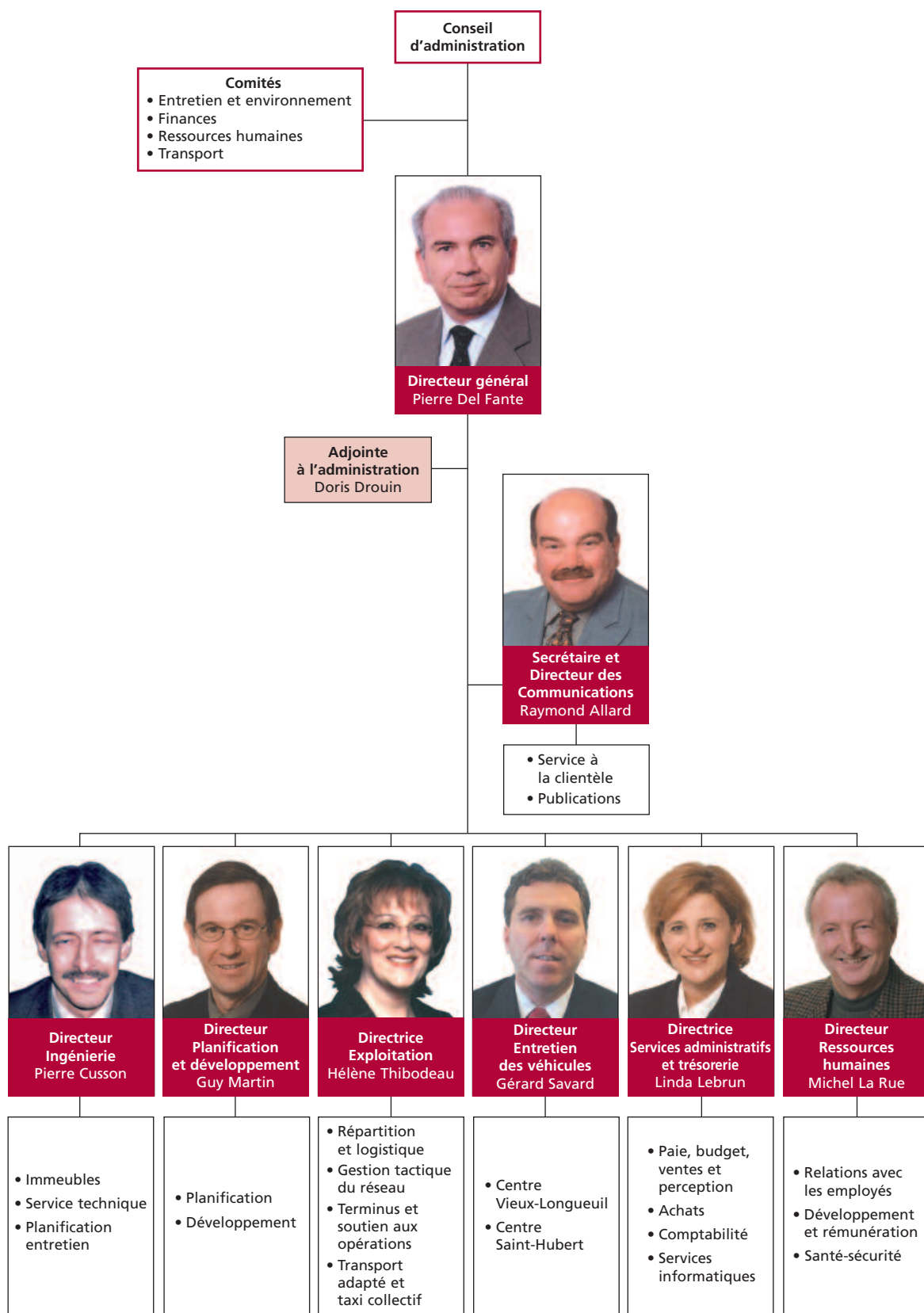
Henri Dubois,
membre du CA,
représentant des clients-usagers
du service régulier,
membre du comité
entretien-environnement
et de celui du transport.



Pierrette Laperle,
membre du CA,
représentante des clients-usagers
du service de transport adapté,
membre du comité
entretien-environnement
et de celui du transport.

Organigramme général

au 31 décembre 2005



Mission

valeurs et philosophie

adoptées en 1995 et toujours en vigueur.

Notre mission

“Améliorer la qualité de vie des citoyens du territoire du Réseau en répondant adéquatement à leurs besoins évolutifs de déplacement, par la promotion et l’exploitation, à juste prix, de différents moyens de transport collectif de qualité qui respectent l’environnement”.

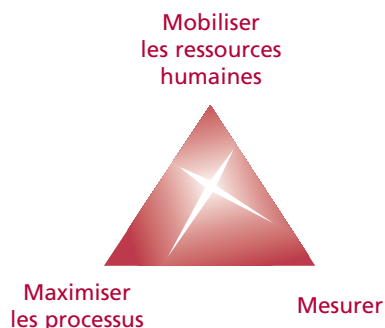
Nos valeurs

Le RTL partage aussi les valeurs suivantes avec ses employés:

- Les ressources humaines sont la valeur intelligente de l’entreprise.
- Le respect des individus.
- La rigueur et la persévérance.
- Le travail d’équipe.
- Le respect de l’environnement.

Notre philosophie

Le RTL réalise sa mission en favorisant un partenariat constructif, tant avec la Ville de Longueuil qu’avec ses employés, dont elle reconnaît l’importance, de même qu’en maximisant l’utilisation rentable des ressources et des infrastructures.



Objectifs généraux de 2005

Quatre priorités organisationnelles:

Mobiliser

le personnel d'encadrement par la mise en place d'un mode de fonctionnement cohérent et uniforme s'appuyant sur les compétences et le profil individuel, sur la ligne hiérarchique ainsi que sur la notion d'imputabilité.

Privilégier

un meilleur rôle d'encadrement auprès des employés par la mise en place d'un mode de fonctionnement favorisant la collaboration, l'imputabilité et le respect.

Assurer

un financement stable, prévisible et suffisant des activités du RTL en participant étroitement au processus de mise en place du nouveau cadre financier du transport en commun, ou en prenant toute initiative appropriée.

Développer

un style de gestion adapté à l'organisation et indiquer les comportements conformes à la philosophie de gestion et aux valeurs du RTL.

LE RESPECT DE PLUSIEURS OBLIGATIONS ET LA RÉALISATION D'UN GRAND NOMBRE DE PROJETS DONT CEUX-CI:

À l'Exploitation

- Procéder à un audit de la *Vérification avant départ (VAD)*.
- Élaborer un plan de relève du terminus Longueuil.
- Améliorer la formation relative à la conduite sécuritaire du programme de formation des nouveaux chauffeurs.
- Dispenser le cours de conduite aux chauffeurs, *Conducteur averti*.
- Responsabiliser et outiller le superviseur dans l'exécution de ses fonctions en regard de la qualité du service.
- Implanter le nouveau logiciel de gestion des déplacements du transport adapté, ACCÈS.
- Réviser le *Guide de l'usager du transport adapté* en précisant les nouvelles règles d'utilisation du service.

À l'Entretien

- Gérer le service en tenant compte de l'entente de partenariat intervenue entre la Direction et le syndicat des employés d'entretien.
- Réaliser le projet *Fiabilité* dans les délais prévus par le MTQ.
- Poursuivre l'implantation, par phase, du programme de maintenance préventive (PMP).
- Planifier la calibration de l'outillage.
- Optimiser les tâches et fréquences d'entretien préventif.
- Optimiser les outils informatiques à l'Entretien.
- Intégrer la planification du réusinage mécanique/électricité/carrosserie.
- Rendre disponible l'information technique sur support informatique.

À la Planification et développement

- Analyser les résultats de l'*Enquête Origine-Destination 2003* et préparer les modèles de simulation d'achalandage.
- Élaborer la création d'un corridor de transport collectif performant dans l'axe Cousineau, chemin Chambly et Saint-Charles.

À l'Ingénierie

- Élaborer des devis techniques et autres documents, nécessaires à l'appel d'offres unifié d'autobus 2008-2012 pour les autobus conventionnels et articulés.
- Élaborer les plans et devis du nouveau terminus Panama.

Aux Services administratifs

- Poursuivre l'implantation de la carte à puce: positionnement, tests et formation.
- Acquérir quatre AG-300 en accord avec le plan de gestion de la flotte.
- Diminuer le coût de remplacement des pièces.
- Améliorer la coordination générale de l'approvisionnement de pièces pour l'entretien (projet GRP Pièces).
- Réviser le mode de résolution des demandes informatiques afin de se conformer aux recommandations de la vérification informatique 2004.

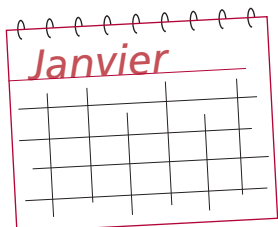
Aux Communications, Secrétariat et Service à la clientèle

- Poursuivre l'implantation du programme *ZÉRO plainte* à bord du transport régulier.
- Rendre accessible une version anglaise du site Internet du RTL.
- Optimiser le site Internet du RTL pour les non-voyants.

Aux Ressources humaines

- Élaborer un plan d'accès à l'égalité répondant aux exigences de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ).
- Développer une stratégie afin de pourvoir les postes de gens de métier à l'Entretien.
- Préparer le renouvellement de la convention collective à la Direction de l'entretien des véhicules.
- Implanter un mécanisme de contrôle d'assiduité.
- Réduire le nombre d'accidents de travail dans le but de protéger l'intégrité physique des travailleurs et de diminuer les coûts d'exploitation.
- Définir un mode de fonctionnement d'enquête et d'analyse d'accident paritaire pour l'Entretien.

Réalisations



La CARTE MENSUELLE LOCALE du RTL est maintenant acceptée à bord de l'Express Chevrier 90!

Depuis le 1^{er} janvier 2005, tous les titres de transport du RTL, dont la carte mensuelle du RTL, sont acceptés à bord de la ligne métropolitaine Express Chevrier 90. Cette nouveauté fait suite à une entente intervenue avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui a accepté de permettre à nouveau l'embarquement aux détenteurs de carte mensuelle du RTL. Rappelons qu'au moment de l'ouverture du stationnement incitatif Chevrier, en septembre 1998 et jusqu'au 31 décembre 2001, les titres locaux du RTL étaient acceptés sur cette ligne métropolitaine.

L'utilisation de la carte mensuelle du RTL sur l'Express Chevrier 90 favorisera une plus grande utilisation du stationnement incitatif Chevrier, puisque la Tram, zone 3, plus chère, n'est plus la seule carte mensuelle valide sur cette ligne d'autobus.

Le RTL a son CALCULATEUR DE TRAJET dans Internet!

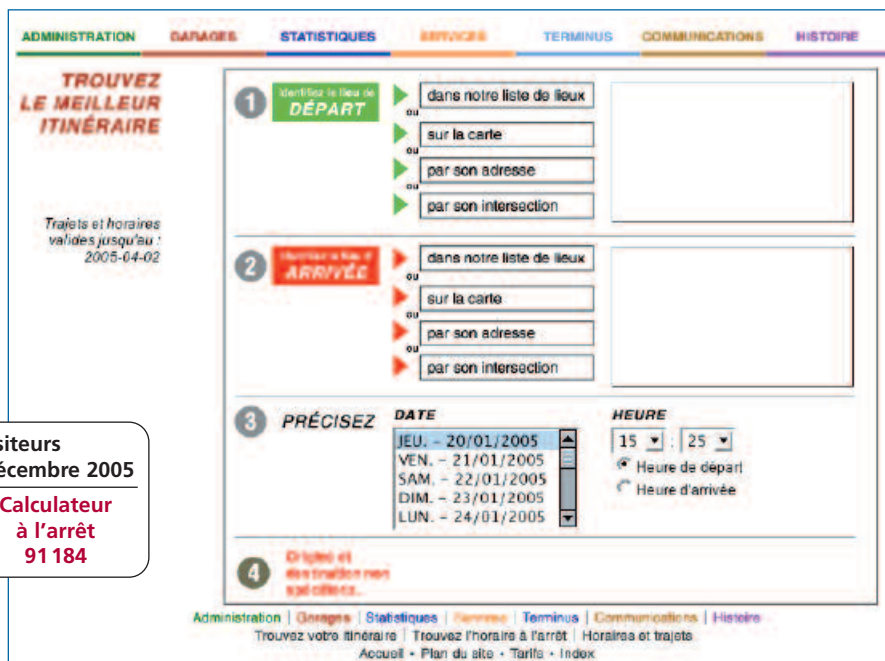
C'est à 10h, le 19 janvier, que le premier calculateur de trajet du RTL a été mis en ligne. Tous les internautes, et les clients surtout, peuvent dorénavant trouver eux-mêmes l'itinéraire qui leur convient le mieux ou accéder aux horaires à l'arrêt de leur choix. Depuis la mise en ligne de son nouvel outil de recherche, le RTL a reçu un grand nombre de félicitations et de commentaires élogieux à l'égard de ce calculateur tant attendu.

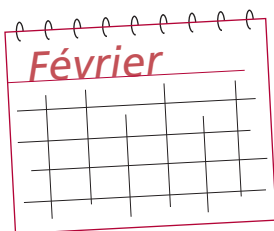


Après quelques mois d'utilisation, le RTL a voulu mesurer la satisfaction de ses clients à l'égard de ce nouvel outil de recherche tant attendu. La très grande majorité des commentaires reçus demandaient au RTL de conserver ce qui leur était alors présenté comme étant un projet pilote.

Nombre de visiteurs du 19 janvier au 31 décembre 2005

Calculateur d'itinéraire	Calculateur à l'arrêt
150 628	91 184





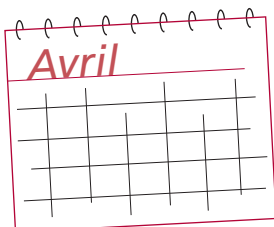
La révision de la Vérification avant départ, VAD, a amené de nouvelles procédures

Dans le cadre de la révision de la *Vérification avant départ (VAD)*, et dans une démarche conjointe avec les directions de l'exploitation et de l'entretien, le RTL a révisé l'ensemble des activités effectuées durant le ravitaillement des autobus, communément appelées "préparation-entretien" et à la prise d'un autobus par un chauffeur "préparation-exploitation". Un nouveau formulaire *VAD/RVD* a été conçu afin de remplacer les documents précédents: *Rapport de véhicule défectueux (RVD)* et *Chaîne de service (CS)*. Une procédure de travail et une "aide à la tâche" ont aussi été rédigées pour la "préparation-entretien". La VAD permet de minimiser les risques d'accidents attribuables à des défaillances mécaniques.

L'Entretien a tenu des séances de "coaching"

L'ensemble du programme de maintenance préventive (PMP) a été révisé dans une démarche commune avec les employés de métier, le syndicat des employés d'entretien, les gestionnaires et le Service technique. Pour chaque intervention, des textes de références ont été écrits conjointement afin de documenter les précisions nécessaires. De même, plusieurs procédures de travail et "aides à la tâche" ont été rédigées et révisées en groupes de travail.

Par ailleurs, la Direction de l'entretien des véhicules et les représentants des employés se sont rencontrés périodiquement dans le cadre des comités d'entretien, des comités de relations de travail et dans des groupes de résolution de problèmes.



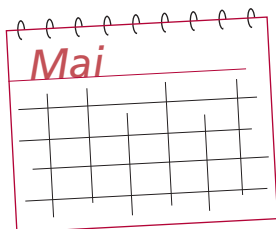
Des AUTOBUS à la retraite!

Neuf des 22 premiers autobus articulés de modèle AG700, achetés en 1989, ne sont plus en service depuis avril et la retraite des 13 autres s'est poursuivie en 2005. Ils sont remplacés par le modèle AG300 à la fois articulé et à plancher surbaissé. C'est que le RTL gère son parc de quelque 350 autobus de façon à en assurer le renouvellement. C'est en suivant un plan bien établi que le RTL commande et reçoit, presque chaque année, une vingtaine de véhicules neufs en remplacement de ceux qui terminent leur vie utile. Le ministère des Transports du Québec estime à 16 ans la vie utile d'un autobus.

En 1989, le RTL (alors la STRSM) innovait en achetant 22 autobus articulés, les premiers dans la région de Montréal. Un AG700 coûtait alors 364 000 \$; mais précisons qu'avec sa capacité de 105 places, il remplaçait, et remplace toujours, un autobus et demi!

AG700 (VanHool)





Le parc industriel Louis-Gérard Leclerc sert de PROJET PILOTE

En 2005, dans le cadre des travaux du Comité technique d'aménagement (COTAM), le RTL et Développement économique Longueuil (DEL) ont entrepris de sonder les parcs industriels pour mieux connaître les habitudes de déplacement des personnes qui y travaillent. Cette démarche permettra éventuellement d'améliorer la desserte dans les parcs industriels du territoire du RTL.

C'est pourquoi, en mai, un projet pilote a été réalisé dans le parc industriel Louis-Gérard Leclerc de l'arrondissement de Saint-Hubert à Longueuil. Un questionnaire a été remis aux employeurs et un autre aux employés de 21 des 59 entreprises de ce parc.

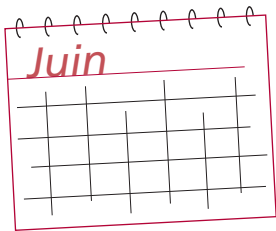
Les questions posées aux employés portaient sur leurs heures de travail, leur lieu d'origine, leur mode de transport, la fréquence de leur déplacement, leur mode de paiement et leur niveau de satisfaction par rapport au service de transport en commun offert dans le parc. Quant aux questions posées aux employeurs, elles portaient sur leur nombre d'employés, les quarts de travail et le nombre de places de stationnement offertes à leurs employés.

Les principaux résultats confirment ce que l'on pouvait penser

Le sondage démontre que 90 % des employés qui utilisent le transport en commun pour venir travailler dans ce parc industriel résident sur le territoire du RTL et surtout dans l'axe du chemin Chambly: 52 % résident dans l'arrondissement de Vieux-Longueuil, 22 % dans celui de Saint-Hubert et 9 % dans l'arrondissement de Brossard. Dans le cas des employés qui utilisent leur auto, 70 % résident sur le territoire du RTL alors que 30 % viennent d'ailleurs (de Montréal ou de la couronne Sud).

En moyenne, le temps de déplacement des employés en transport en commun est de 50 minutes alors qu'il se situe autour de 25 minutes pour les employés en auto. Il faut donc compter deux fois plus de temps en autobus qu'en auto.

Le niveau de satisfaction des employés qui utilisent le transport en commun atteint seulement 46 %. Leur principale source d'insatisfaction se situe au niveau des heures et de l'intervalle de service. Toutefois, en août, à la suite de ce projet pilote, plusieurs départs de la ligne de taxi collectif T22 ont été ajustés en fonction des nouveaux horaires de la ligne 8 et des heures d'entrée et de sortie des employés dans le parc industriel Louis-Gérard Leclerc.



Depuis le 6 juin, le RTL a procédé à la mise aux normes de son service de transport adapté dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville



Le RTL offre aux personnes handicapées, admises au service de transport adapté dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville, le même niveau de service que celui qui prévaut dans l'ensemble du territoire des autres arrondissements. Il faut savoir qu'avant le 6 juin, le niveau de service offert était celui en vigueur au moment des fusions municipales de 2001.

Cette décision du RTL a eu pour effet de faire bénéficier les clients-usagers du transport adapté d'heures additionnelles de service la semaine en soirée, le samedi et le dimanche.

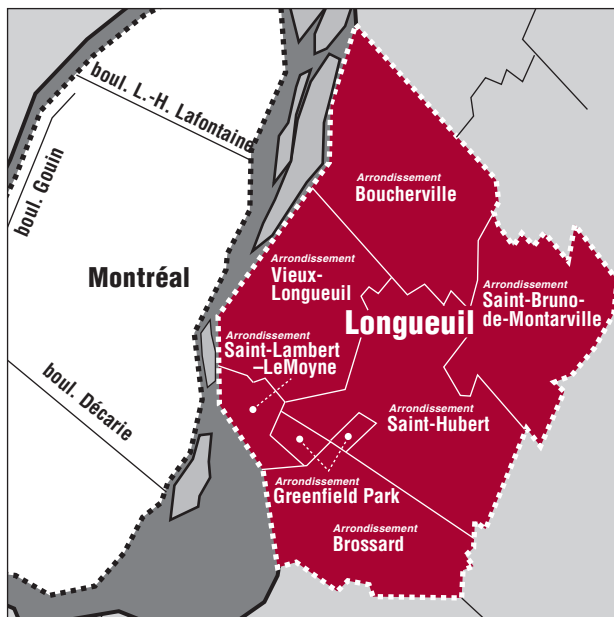
Cette mise aux normes fait suite à la décision prise à la fin de 2004 pour que la grille tarifaire alors en vigueur dans l'ancienne Ville de Saint-Bruno-de-Montarville soit la même que celle du RTL pour l'ensemble des services de transport offerts, qu'ils soient réguliers ou adaptés. Conséquemment, les clients-usagers de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville profitent d'une baisse de leurs tarifs de transport adapté.

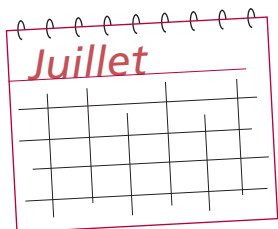
Le territoire desservi

La décision de procéder à la mise aux normes du service de transport adapté dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville a aussi permis aux résidents de cet arrondissement d'accéder à un plus grand territoire que celui qui prévalait avant le 6 juin 2005. Les clients-usagers de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville peuvent se rendre sur n'importe quel point du territoire que dessert le RTL et avec une plus grande plage horaire d'offre de service.

Le nouveau territoire pour les clients-usagers du transport adapté de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville est dorénavant le même que celui qui prévalait à l'ancienne STRSM et qui était offert à tous les clients-usagers du transport adapté des six autres arrondissements.

Ce territoire que dessert le service de transport adapté du RTL comprend donc dorénavant tout le territoire de Longueuil (arrondissements de Boucherville, de Brossard, de Greenfield Park, de Saint-Lambert-LeMoyne, de Saint-Bruno-de-Montarville, de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil) de même qu'une partie de Montréal, délimitée par les boulevards Décarie, Louis-Hyppolite LaFontaine, Gouin et le fleuve Saint-Laurent. Ajoutons que la desserte des villes de Mont-Saint-Hilaire, Beloeil et Saint-Basile-le-Grand est aussi maintenue.





Avec l'implantation du système ACCÈS, le service de transport adapté du RTL évolue et s'adapte

Le nouveau système d'optimisation des courses de transport adapté, ACCÈS, a été implanté le 1^{er} juillet. À la suite d'une courte période de rodage, il s'est avéré efficace pour les clients-usagers du transport adapté par minibus. La situation a toutefois été différente pour les clients du transport adapté par taxi. Les problèmes relevés ont été de deux



ordres: d'abord des retards et des modifications dans les habitudes de transport, puis la difficulté d'adaptation.

Le problème de retards était essentiellement attribuable à des difficultés de distribution de travail. Cette problématique technique a été solutionnée, avec l'aide des transporteurs, par l'ajout de technologie de communication et par la mise en place de procédures d'ajustement.

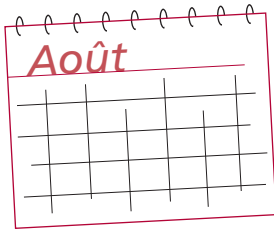
Le second problème, plus délicat, concernait la détresse psychologique qu'engendrait la modification du service de transport auprès de certains clients, de leurs parents ou de leurs tuteurs. Cette perturbation découlait de l'optimisation dynamique des routes de transport par le logiciel ACCÈS.

Pour solutionner cette problématique auprès de ses clients particuliers, le RTL a dû modifier son approche face à l'optimisation des courses et instaurer des déplacements protégés pour des clients ciblés afin de rétablir la stabilité souhaitée. Ainsi, depuis la fin du mois d'août, le Réseau a décidé de ne plus utiliser les fonctions d'optimisation du système ACCÈS pour les personnes ayant un handicap intellectuel et utilisant les services du taxi.



Renouvellement de convention collective

Le 11 juillet, le RTL et le syndicat des employés de bureau ont signé la convention collective qui est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.



La formation CONDUCTEUR AVERTI est offerte aux chauffeurs depuis le 30 août

Le 30 août, un premier groupe de chauffeurs a entrepris une nouvelle formation, intitulée *Conducteur averti*. L'objectif principal de ce cours vise l'efficacité énergétique; il consiste en fait à favoriser des économies d'énergie en adoptant un style de conduite qui a des effets appréciables sur la protection de l'environnement et sur la qualité de confort des clients.

Les superviseurs et les agents de transport avaient suivi cette formation au printemps. D'ici trois ans, les 350 chauffeurs du RTL seront appelés à leur tour à suivre *Conducteur averti*.

Lors du lancement, le directeur général, Pierre Del Fante, a précisé que: «*L'application de ce programme est certainement une façon d'améliorer notre performance*».

Le président du syndicat des chauffeurs, Richard Drouin, était là lui aussi pour accueillir les premiers participants; il a ajouté: «*Une formation de ce genre peut certainement nous aider à diminuer le stress, à apporter plus de confort aux clients, sans compter qu'on peut aussi l'appliquer à notre conduite personnelle*».



Dans l'ordre habituel: Mme Hélène Thibodeau, directrice Exploitation, MM. Laurent Lavallée, chauffeur, Yves Girard, chauffeur, Robert Thompson, superviseur, Pierre Del Fante, directeur général, Daniel Charest, chauffeur-instructeur, Jacques Lapointe, chauffeur, Richard Drouin, président du syndicat des chauffeurs et Michel David, chauffeur.



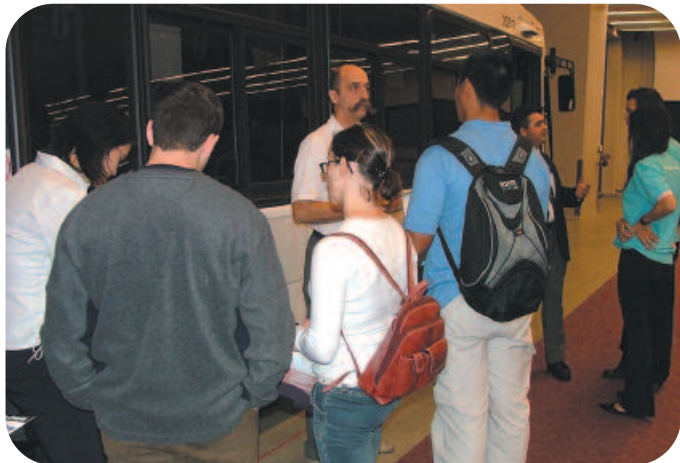
POSTES À COMBLER: chauffeurs et gens de métier sont en demande!

La Direction des ressources humaines multiplie les efforts pour combler certains postes dont ceux des chauffeurs et des gens de métier. Pour ce faire, elle a assuré la participation du RTL au *Salon de l'Emploi* qui se tenait au palais des congrès à Montréal les 27 et 28 septembre.

Elle a aussi organisé une *Journée carrière* en vue de rencontrer et d'informer d'éventuels candidats. Plus de 60 personnes ont participé à cette journée qui s'est tenue au centre administratif du RTL le 15 octobre.



Les 27 et 28 septembre, le RTL participait au Salon de l'Emploi qui se tenait au palais des congrès à Montréal.





UNE PREMIÈRE!

Le RTL a aménagé à bord de ses autobus à plancher surbaissé une zone permettant de ranger les poussettes ouvertes!

Depuis le 3 octobre, les poussettes ouvertes sont acceptées à bord des autobus aux conditions suivantes:

- uniquement à bord des autobus à plancher surbaissé (Nova et AG300);
- dans la section identifiée à cet effet;
- et en dehors des heures de pointe, soit du lundi au vendredi, entre 9h30 et 15h et après 19h, le samedi et le dimanche;

Seules les poussettes d'une largeur de moins de 22 pouces sont acceptées et un maximum de deux poussettes ouvertes peuvent être admises en même temps.

Il est important de préciser que le chauffeur peut interdire les poussettes ouvertes à bord des autobus lors de surcharge de passagers. Inversement, il peut permettre l'embarquement d'une poussette ouverte en période de pointe si l'espace est suffisant à bord de l'autobus.



Van Hool - modèle AG300



et NovaBus

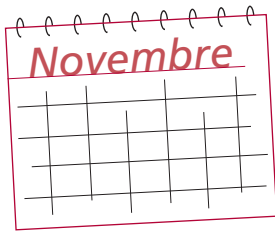


Cette nouvelle mesure se veut sécuritaire, tant pour l'enfant que pour les autres passagers dans le véhicule, sans entraver la circulation des personnes dans l'autobus. Le coût des travaux a été réparti comme suit:

Main-d'œuvre	37 200 \$
Matériel	9 300 \$



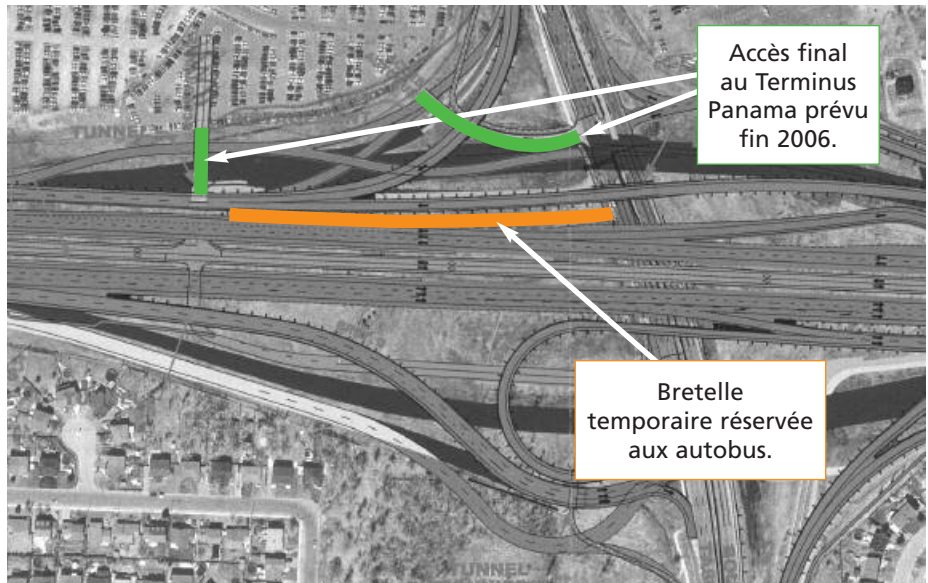
Pour être sécuritaire, les poussettes doivent être logées dans la zone située près de la porte de sortie arrière des autobus à plancher surbaissé (Nova) et près de la porte centrale pour les autobus articulés à plancher surbaissé (AG300).



À l'échangeur Taschereau/A10, bien que les TRAVAUX se soient poursuivis, la voie s'est ouverte!

Le 21 novembre marquait l'ouverture de la voie réservée en site propre qui relie le tunnel Chevrier au pied du pont Champlain. Cette voie, à l'usage exclusif du transport en commun, est donc maintenant disponible 7 jours par semaine, 24 heures par jour.

Pas moins de 375 autobus du RTL et d'autres transporteurs y circulent à chaque pointe.



Le RTL loue son premier VÉHICULE HYBRIDE!



Le 7^e véhicule de supervision du RTL est un modèle hybride, le premier au Réseau de transport de Longueuil.

Le RTL a fait ce choix pour mettre à l'essai l'un de ces véhicules plus propres qui contribuent à réduire les gaz à effets de serre.

Ce véhicule permettra au RTL d'évaluer le rendement de ce type de motorisation et éventuellement d'avoir une meilleure idée pour l'utilisation de véhicules hybrides.

En implantant le projet CLIC, le RTL veut améliorer la gestion de ses processus d'entretien

Implanté en novembre, le projet CLIC (Contrôle et liaison des informations courantes) est un système de gestion de l'entretien des véhicules axé principalement sur l'optimisation du travail du contremaître. Ce développement informatique permet d'intégrer plusieurs systèmes existants et d'éliminer ainsi toutes les saisies multiples qui étaient faites dans chaque département pour le suivi des activités directes ou indirectes, reliées à l'entretien des véhicules. Les processus ont été revus pour que tous travaillent en collaboration à partir d'un même système intégré avec un accès à une information unique et ce, en temps réel. Un meilleur suivi de l'entretien permet également d'augmenter la sécurité et la fiabilité des véhicules.

Grâce à CLIC, le contremaître a toujours accès à la vue d'ensemble des travaux sur une base hebdomadaire et il peut gérer de façon très conviviale l'entretien au quotidien.

Pour chaque bon de travail, le contremaître peut vérifier la disponibilité des pièces grâce à une intégration totale au système d'inventaire et d'achats, ce qui lui fournit les quantités en main dans chaque magasin, les quantités en commande ainsi que les quantités en réquisition par pièce.

Finalement, pour l'aider à réaliser les travaux, le contremaître a accès à un plan, donnant en temps réel, la vue de ses baies de travail et il peut, à l'aide d'une interface conviviale, déplacer à l'aide de la souris, les véhicules, les bons de travail et les employés dans chacune des baies de travail.

Véhicule/Équipement	Lund 20	Mardi 21	Mercredi 22	Jeudi 23	Vendredi 24	Samedi 25	Dimanche 26
20212		20212 (ve)	20212 (ve)				
20213		20213 (ve)	20213 (ve)	RRNOVRF (pp)			
20213		20213 (ve)		PME30K-01 (pp)			
20213				PME30K-01 (pp)			
20214		20214 (ve)			20214 (ve)		
20215			20215 (ve)				
20216	MSPA (pp)						
20216	PGP30K-01 (ve)						
20216	PGP30K-01 (pp)						
20217		20217 (ve)		20217 (ve)	ROU30K10 (pp)		
20218			MSP30M (pp)	20218 (ve)	MS30K (ve)		20218 (ve)
20218				20218 (ve)			



L'entente de partenariat se poursuit

L'entente de partenariat, conclue le 17 mars 2004 entre la direction du RTL et ses employés d'entretien, s'avère cette année encore efficace et rentable.

Deux indicateurs permettent de mesurer les résultats obtenus: en 2005, l'indicateur de disponibilité des véhicules, fixé à 99%, a atteint 99,8% et l'indicateur financier a aussi été franchi.

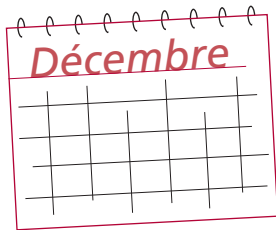
Rappelons que cette entente, qualifiée d'historique, s'appuie sur la base d'une déclaration d'engagement et un code moral qui contient les paramètres d'une culture de concertation véritable entre le Réseau et ses employés. Respect mutuel, climat de confiance et vision commune sont trois expressions qui caractérisent l'essence même de cette entente.

La GESTION DES GARANTIES: un travail d'équipe qui rapporte

En 2004 le RTL a réclamé 547 000 \$ et 845 000 \$ en 2005. Les garanties s'appliquent généralement aux véhicules neufs et à leurs composantes; les années d'achat d'autobus neufs sont donc sujettes à un plus grand nombre de réclamations. Mais encore faut-il se montrer attentif aux défauts et être le plus précis possible quand vient le temps d'expliquer le comment et le pourquoi de ce qui ne fonctionne pas; c'est souvent très avantageux de fournir des détails.

En janvier et en avril, un comité interne a dispensé une formation de gestion des garanties aux contremaîtres, en vue de leur expliquer la nature des conditions de garanties et de les aider à mieux comprendre le processus qui s'y rattache.

En matière de réclamations de garanties, le RTL, qui est un utilisateur de biens et de services, agit comme un concessionnaire autorisé, c'est-à-dire qu'il effectue lui-même ses propres réparations.



Le RTL termine l'année 2005 avec une AUGMENTATION de son ACHALANDAGE de 0,7 %

La fréquentation des 68 lignes d'autobus et des 14 lignes de taxi collectif a été supérieure de 0,7 % en 2005 par rapport à 2004. Au total, 30 262 968 déplacements par autobus se sont effectués en 2005 par rapport à 30 054 034 en 2004. L'achalandage du service de transport adapté a, quant à lui, progressé de 3,2 %, passant de 273 227 déplacements en 2004 à 281 839 déplacements en 2005.

Des plus et des moins!

Au RTL la "crise" du pétrole s'est faite sentir à partir du mois d'août 2005. Ainsi, au cours des cinq derniers mois de l'année, l'augmentation de l'achalandage était de 2,7 % supérieure aux cinq derniers mois de 2004; malheureusement les différentes grèves étudiantes du début de la même année ont fait perdre plus de 175 000 déplacements au RTL. N'eut été de cette situation, l'augmentation aurait été de plus de 1%.

Le RTL s'est assuré d'un PRIX FIXE de son DIESEL!

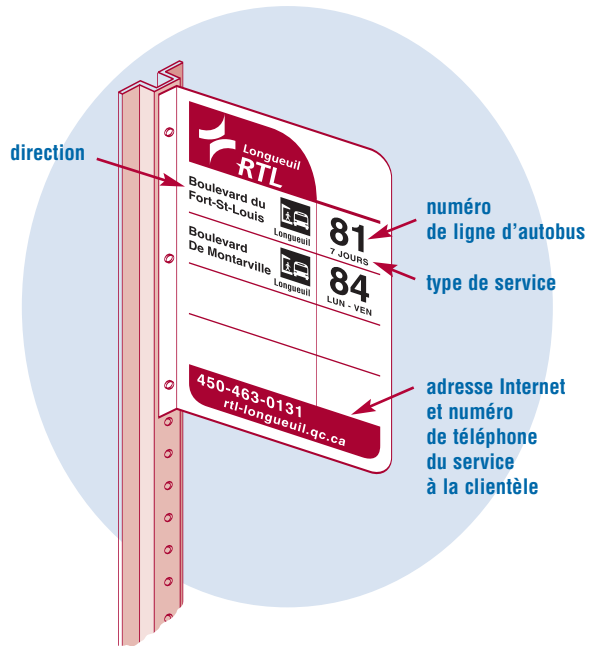
Dans le cadre de son exploitation, le RTL est exposé à un risque important provenant des fluctuations du prix du diesel. En fonction des 9 millions de litres qu'il achète annuellement, chaque augmentation de 1¢ le litre, correspond à une dépense annuelle d'environ 100 000 \$ pour le RTL.

Or, en décembre 2004, le RTL a conclu une transaction avec une institution financière pour "fixer" le prix d'achat de son diesel pour l'année 2005 afin de se mettre à l'abri des fluctuations imprévisibles. Le prix a été fixé à 0.6581\$/litre (toutes taxes incluses). Depuis la mise en place de cette assurance, le prix du diesel a grimpé systématiquement de mois en mois, si bien qu'au 31 décembre 2005 le prix du marché se situe à 0,8399\$/litre (toutes taxes comprises). Grâce à sa stratégie de couverture de risque, le RTL s'est fait rembourser plus de 946 000 \$ pour l'année financière 2005, autrement le déficit du RTL aurait grimpé d'autant.

Le RTL a donc choisi de se protéger par le biais d'une transaction connue sous le nom de "swap". C'est un instrument financier dont le principe est assez simple. Le RTL et une institution financière conviennent d'un niveau de prix "fixe" pour toute l'année. Si le prix du diesel sur le marché excède le prix fixé, l'institution rembourse la différence. Par contre, si le prix du marché est inférieur au prix fixé, c'est le RTL qui rembourse l'institution financière. Cette formule a le mérite de stabiliser les sorties de fonds indépendamment des aléas du marché du diesel.

Tous les ARRÊTS sont harmonisés

En vue d'harmoniser leurs arrêts d'autobus, le RTL, la STM, la STL et l'AMT ont adopté et appliquent dorénavant certains critères de base en matière d'affichage. Le RTL a changé ses quelque 3000 arrêts au cours des années 2004 et 2005.



Beaucoup de FORMATION a été dispensée aux employés d'entretien

Beaucoup d'efforts ont été consacrés au développement des compétences du personnel de la Direction de l'entretien des véhicules et ce, par le Service de la formation et du développement organisationnel du RTL. Au nombre des projets de formation en 2005, qu'il suffise de nommer:

- Le Programme de maintenance préventive (PMP) qui s'adressait aux carrossiers, peintres, graisseurs, mécaniciens, électriciens, et autres gens de métiers;
- L'Inspection SAAQ,
- la Vérification avant départ (VAD) offerte aux préposés au service, au personnel réparant les autobus et au personnel conduisant les camions lourds (3000 kg et +);
- les Opacimètres;
- les Moteurs Cummins ISC;
- les Autobus LFS comprenant les modules Multiplex, Suspension, ABS et chauffage/ventilation;
- la Certification PEP, soit le Programme d'entretien préventif de la SAAQ;
- la Conduite des autobus,
- la Transmission ZF;
- la Gestion des garanties.

Au moment d'écrire ces lignes, la Direction des ressources humaines estime qu'elle aura certainement doublé -et peut-être même triplé- le nombre d'heures qui auront été consacrées en 2005 aux activités de formation dispensées aux employés d'entretien.



Dans l'ordre habituel: Denis Decareau, contremaître; Daniel Lemieux, formateur (NovaBus); Denis Morneau, mécanicien; Frédéric Campeau, mécanicien; Michel Tranquille, électricien et Jean-Denis Bourassa, mécanicien, assistent ici à la formation autobus LFS comprenant les modules Multiplex, Suspension, ABS et chauffage/ventilation.



Les mécaniciens, Martin Côté et Éric Tremblay, participent ici au cours Inspection SAAQ.

Portrait

au 31 décembre 2005

de la clientèle

Le profil

	Lieu de résidence	Âge moyen	Groupe d'âge				Sexe		Statut		
			6-17 ans	18-25 ans	18-64 ans	65 ans et +	homme	femme	travailleur	étudiant	autre
Arr. Boucherville	5,9%	33,7	13,9%	31,4%	50,9%	3,9%	51,4%	48,6%	60,4%	38,0%	1,5%
Arr. Brossard	22,8%	32,7	19,2%	28,1%	49,0%	3,8%	45,0%	55,0%	52,8%	42,1%	5,0%
Arr. Greenfield Park	5,1%	36,3	14,3%	25,1%	53,8%	6,8%	39,0%	61,0%	43,0%	38,0%	18,9%
Arr. Saint-Bruno-de-Montarville	2,7%	34,8	17,6%	30,1%	49,1%	3,2%	47,2%	52,8%	64,5%	31,3%	4,3%
Arr. Saint-Hubert	17,5%	32,0	9,2%	36,1%	53,9%	0,8%	39,4%	60,6%	57,3%	40,7%	2,0%
Arr. Saint-Lambert-Le Moyne	6,3%	31,5	13,7%	21,9%	63,0%	1,3%	41,6%	58,4%	50,2%	39,4%	10,4%
Arr. Vieux-Longueuil	33,1%	33,0	14,9%	29,5%	55,4%	0,2%	41,7%	58,3%	52,2%	37,9%	9,9%
Ville de Longueuil	92,4%	32,9	15,0%	30,2%	51,9%	2,9%	43,1%	56,9%	53,5%	39,4%	7,1%
Montréal et autres municipalités	7,6%	33,5	9,0%	31,6%	54,9%	4,5%	52,9%	47,1%	59,4%	36,2%	4,5%
Ensemble des usagers	100,0%	33,0	14,6%	30,3%	52,1%	3,0%	43,9%	56,1%	54,0%	39,1%	6,9%

source : Enquête Origine-Destination 2003

La fréquentation

DU SERVICE RÉGULIER

	Achalandage (déplacements)	
	annuel	jour moyen d'automne
RTL ⁽¹⁾	30 262 968	115 847

(1) : excluant la ligne métropolitaine Express Chevrier 90

Répartition de l'achalandage RTL journalier moyen d'automne Selon la destination

vers/de Montréal	répartition (%)
- centre-ville	42,8%
- reste de l'île de Montréal	23,7%
- Laval et couronne nord	0,3%
sous-total	66,8%
interne Longueuil	31,9%
vers/de Couronne sud	1,0%
autres	0,3%
total	100,0%

Selon la période de la journée

pointe AM (6h - 8h59)	35,1%
pointe PM (15h30 - 18h29)	33,5%
hors-pointe matin	1,2%
hors-pointe jour	20,3%
hors-pointe soir	9,9%
total	100,0%

DU TRANSPORT ADAPTÉ

minibus en pointe	19
taxis en pointe	85
coûts d'exploitation	3 643 704 \$
coût / déplacement	12,93 \$
déplacements / minibus	117 659
déplacements / taxi	164 180
passagers / véhicule / heure	2,32
passagers / courses / taxi	2,51
coût / voyageur / taxi	8,76 \$
fauteuils roulants	66 062
ambulants	212 535
accompagnateurs	3242
courses/taxi	65 413
km parcourus / passager / minibus	8,77 km

Portrait

des ressources

au 31 décembre 2005

Les effectifs

chauffeurs	544
employés d'entretien	197
employés de bureau	68
vendeurs de billets	3
personnel d'encadrement	98
total	910

Les revenus

contribution de la municipalité	48 836 000 \$
revenus des clients-usagers	40 783 456 \$
subventions - MTQ	14 216 070 \$
revenus des contributions - AMT	3 094 242 \$
autres revenus	3 187 366 \$
total	110 117 134 \$

Les dépenses

traitements et avantages sociaux	63 825 833 \$
carburant	6 205 793 \$
autres biens non durables	7 077 160 \$
service de la dette à long terme	9 195 991 \$
entretien et réparations	1 566 053 \$
activités d'investissement	4 683 125 \$
transport - contribution à la desserte du métro	1 802 598 \$
transport - contribution au train de banlieue	1 254 303 \$
autres transports	6 714 889 \$
services publics	2 226 843 \$
contribution à l'AMT pour le compte de la municipalité	1 866 423 \$
frais généraux	5 342 041 \$
affectations	(1 840 644 \$)
total	109 920 408 \$

Portrait

du réseau

au 31 décembre 2005

Le réseau

nombre de lignes			
longueur	autobus	taxis	total
690 km	68	14	82

L'exploitation

Véhicules-heures annuels "assignés"

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	783 994	27 299	811 293
Contrat AMT (ligne 90)	17 246	-	17 246
total	801 240	27 299	828 539

Véhicules-km annuels

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	17 475 874	658 151	18 134 025
Contrat AMT (ligne 90)	480 816	-	480 816
total	17 956 690	658 151	18 614 841

Véhicules en opération en pointe AM (assignation août 2005)

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	295	15	310
Contrat AMT (ligne 90)	10	-	10
total	305	15	320

Vitesse d'exploitation (km/h)

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	22,3	24,1	22,4
Contrat AMT (ligne 90)	27,9	-	27,9
moyenne - réseau	22,4	24,1	22,5

Les infrastructures

Centre Saint-Hubert	20 articulés
	156 conventionnels
Centre Vieux-Longueuil	6 articulés
	166 conventionnels
total	348 autobus
âge moyen	7,8 ans
arrêts sur route aribus	2378
	620

Portrait

de la population et du territoire

	Superficie ¹ (km)	Population ² 2005	Personne par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	Par TC
Arr. Boucherville	69,33	38 123	2,6	38,5	1,6	
Arr. Brossard	44,77	69 575	2,6	38,0	1,5	
Arr. Greenfield Park	7,38	17 653	2,4	38,6	1,3	
Arr. Saint-Bruno-de-Montarville	63,21	24 423	2,6	39,4	1,6	
Arr. Saint-Hubert	41,89	76 558	2,6	35,6	1,4	
Arr. Saint-Lambert-Le Moyne	42,76	21 705	2,1	41,9	1,2	
Arr. Vieux-Longueuil	4,58	136 467	2,2	37,9	1,2	
Ville de Longueuil	273,92	384 504	2,4	37,9	1,3	

sources :

(1) : Ville de Longueuil

(2) : Gazette Officielle 2005

(3) : Enquête Origine-Destination 2003

Note : La population des arrondissements de Longueuil est estimée d'après la répartition de la population de l'Enquête Origine-Destination 2003



**Transport modal³
en pointe
AM**

12,5%
25,9%
22,3%
12,7%
19,3%
22,5%
22,3%
20,3%



L'implantation d'une CARTE À PUCE

Le grand dossier du RTL et de ses partenaires se poursuit

Dans le cadre du projet *Vente et perception*, communément appelé *Carte à puce*, l'étape de conception du système a été complétée en 2005.

À l'instar des autres partenaires du projet, le RTL entreprendra en 2006 l'étape de réalisation qui comprend surtout le développement et la fabrication des prototypes des équipements qu'il achète.

Tous les partenaires doivent se prononcer sur la présentation visuelle des différents types de cartes à puce. En effet, si la carte à puce est unique, son utilisation est versatile, voire personnalisée. C'est ainsi que plusieurs types de cartes doivent s'harmoniser tout en répondant de façon spécifique aux besoins de son détenteur.

Au RTL, on prévoit qu'il y aura un type de carte correspondant à chacune des catégories suivantes:

- les 6 à 11 ans,
- 12 à 17 ans,
- 18 à 25 ans,
- 26 à 64 ans,
- 65 ans et plus,
- les employés du RTL, actifs ou retraités.

D'autres catégories pourraient être valides dans d'autres organismes de transport.

Avant de déterminer de façon définitive ce qui doit apparaître sur chaque carte (l'objectif étant que le moins d'informations apparaissent dessus, et que le plus d'informations soient intégrées dedans), il est nécessaire de réviser et de bien définir tous les critères d'utilisation de chacune:

- avec ou sans photo,
- avec tarif: ordinaire, réduit ou intermédiaire,
- avec une date de péremption, etc.

C'est dans les locaux de la Société de transport de Montréal que seront installés les prototypes des équipements que les partenaires achètent. Rappelons que le RTL achète: des consoles chauffeur, des valideurs autobus, des vérificateurs portables, des terminaux de point de vente et l'équipement requis pour le centre de service portable.

En 2006, le RTL établira la stratégie d'installation des équipements à bord des autobus

Non seulement il faut finaliser le positionnement du valideur dans chacun des modèles d'autobus, soit: le Classic, les NovaLFS et les AG300, il faut aussi prévoir qui installera quoi et quand. On pense ici à la console et à son clavier unique qui remplacera celui de la boîte à perception et au valideur, sans oublier tout le "câblage" nécessaire à l'ensemble des nouveaux équipements.

dans les transports collectifs

En 2006, le RTL préparera la formation nécessaire à chaque groupe concerné

Même si la formation ne sera pas dispensée avant 2007, c'est en 2006 qu'il faut la préparer. Comment? En identifiant les groupes à former et la nature de leurs besoins. Parmi ces groupes: le personnel des agences dépositaires de cartes à puce, les préposés à la clientèle, les superviseurs, les chauffeurs, les employés d'entretien et autres.

En 2006, le RTL préparera la mise en place d'un NOUVEAU SYSTÈME DE FACTURATION des agences, dépositaires de titres

Actuellement, chaque mois, deux représentants font plus d'une fois la tournée des dépositaires. Ils y laissent les titres de transport, retournent chercher les titres non vendus, assurent la prise d'inventaire, émettent des factures, recueillent les chèques, etc. Or, c'est en 2006 que les représentants pourront utiliser de nouveaux équipements, légers et faciles d'utilisation, qui permettront l'émission des factures et qui remplaceront les équipements actuels, devenus désuets.

Le vérificateur portable

Plus petit et plus ergonomique que le modèle initial, voici la version finale du vérificateur portable qui sera livré au RTL et aux autres partenaires.



Plan majeur 2003-2013

Le RTL n'improvise pas,

Le 14 décembre 2004, la Ville de Longueuil a adopté le document le plus important du RTL pour les prochaines années, soit le *Plan stratégique 2003-2013*. Ce plan vise à :

- identifier les enjeux et les tendances affectant le transport en commun;
- poser un diagnostic de la situation;
- proposer une vision, des stratégies et des orientations de développement;
- proposer des scénarios et des projets de développement.

Le plan stratégique du RTL comprend trois types de planification

La **planification stratégique**, révisée aux cinq ans comprend la réalisation d'un diagnostic de la situation et l'élaboration d'un plan de développement sur 10 ans.

La **planification tactique** comprend la réalisation d'un plan de transport sur cinq ans et sa concrétisation dans les plans d'action annuels de chacune des directions du RTL.

La **planification opérationnelle** comprend la réalisation des plans d'action annuels et l'implantation des modifications de trajets et d'horaires sur le réseau à chacune des périodes d'assignation.



Le RTL, c'est plus que du transport!

D'abord un rôle de transporteur

Le RTL a comme premier rôle d'exploiter, à juste prix, différents moyens de transport collectif pour les citoyens de la ville de Longueuil. Les statistiques témoignent de l'importance du RTL dans son rôle de transporteur: 30,3 millions de déplacements, 18,1 millions de kilomètres et 811 293 heures d'opération!

En pointe du matin, le RTL effectue près de 20 % des déplacements sur son territoire. Avec le vieillissement de la population, le rôle traditionnel de transporteur du RTL est appelé à évoluer vers un rôle de gestionnaire des déplacements sur son territoire. Le RTL recherche des moyens d'optimiser davantage l'usage des infrastructures routières existantes et d'accroître la mobilité de la population par de nouveaux moyens de transport collectif.

Un rôle d'agent économique

Le RTL joue un rôle économique non négligeable. Il contribue au développement de l'économie de la Rive-Sud et de la région de Montréal en transportant la population vers les lieux de travail et d'étude de son territoire. Dans le cadre de ses opérations, le RTL a versé, en 2005, environ 64 M\$ en salaires et il achète annuellement 29 M\$ de biens et services, dont 72 % auprès de divers fournisseurs québécois. En tant qu'employeur à Longueuil, le RTL se situe au neuvième rang.

Un rôle d'agent social

Le RTL joue aussi un rôle social auprès des citoyens de Longueuil par l'amélioration de leur qualité de vie. Ce rôle se manifeste par sa fonction "transport" qui permet à environ 115 847 personnes de se déplacer quotidiennement et de réaliser leurs activités (travail, étude, loisirs, magasinage, autres). Il se révèle également par la fourniture de services en charte-partie demandés par des groupes particuliers.

Ce rôle social se répercute au niveau de la qualité de vie des citoyens notamment par la décongestion des axes routiers et la réduction des nuisances qu'occasionne la circulation automobile.

Il se manifeste également à divers niveaux comme partenaire privilégié de la Ville de Longueuil sur les plans de la sécurité publique (mesures d'urgence), de l'information (géomatique et carte réseau), de l'aménagement du territoire (plans et règlements d'urbanisme), de la voirie et de la circulation et du support aux activités culturelles et sportives (services spéciaux).

Et un rôle d'agent environnemental

Enfin, le RTL joue un rôle important sur le plan environnemental sur la Rive-Sud en contribuant à la réduction des gaz à effet de serre. Sans le RTL, les rejets de gaz à effet de serre augmenteraient d'environ 77 300 tonnes métriques annuellement sur le territoire de la ville de Longueuil.

Par ailleurs, le RTL contribue à la protection de l'environnement par un bon entretien mécanique de ses véhicules, le contrôle de ses émissions, la gestion rigoureuse des carburants et des liquides, la récupération et l'achat de produits plus respectueux de l'environnement.

il a un plan stratégique

Les forces et les défis du RTL

Les analyses effectuées jusqu'à maintenant permettent d'identifier plusieurs forces et défis:

Les forces:

- la structure du réseau;
- la qualité des infrastructures et du matériel roulant;
- la compétence des employés;
- la rigueur administrative et budgétaire;
- la capacité du personnel de se mobiliser et de réaliser des projets majeurs.

Les défis:

- le financement insuffisant;
- la fiabilité du service sur les liens interrives;
- la desserte interne du territoire;
- le niveau de service en dehors des heures de pointe.

Les grands enjeux

Les consultations ont fait ressortir les grands enjeux touchant le RTL:

- Le manque de financement du RTL.
- Le maintien de la part modale du RTL.
- L'amélioration de la fiabilité du service sur les liens interrives.
- L'adaptation des services aux besoins d'une clientèle vieillissante.
- L'arrimage entre la planification du territoire et du réseau de transport.
- Le renouvellement des effectifs.

Ces enjeux représentent les vrais défis à relever.

La vision locale pour l'année 2013

La vision du RTL en 2013, en rapport avec le transport en commun sur le territoire de la ville de Longueuil, comprend les éléments suivants:

- l'aménagement d'une gare permanente et intermodale à Saint-Hubert;
- la mise en place dans l'axe de l'autoroute 10/pont Champlain de solutions appropriées telles que l'aménagement d'une desserte en site propre sur toute sa longueur; la solution privilégiée étant ultimement l'implantation d'un système léger sur rail;
- l'étude et l'aménagement d'un site propre pour autobus dans l'axe Brossard-Boucherville;
- l'étude et l'aménagement de sites propres pour autobus dans les futurs prolongements de la ligne 4 (jaune) de métro et du SLR A10 vers la zone aéroportuaire de Saint-Hubert;
- un réseau de voies réservées et de mesures préférentielles sur tous les axes de transport en commun du réseau de transport local par autobus;
- un développement urbain encadré par le plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil favorisant prioritairement la consolidation et le développement des pôles et des axes de transport, la densification du territoire autour de ces axes et la desserte du transport en commun;
- une part de marché du transport en commun en croissance par la mise en place d'une offre de transport en commun accrue et compétitive à l'automobile, l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité du service, l'amélioration de l'ergonomie et du confort des autobus et l'adaptation des services et des modes de transport à une clientèle vieillissante.

Titres de transport 2005

La tram, Zone 5

La tram, Zone 5, est une carte mensuelle offerte à tarifs: ordinaire, intermédiaire ou réduit.

Valide uniquement dans les zones métropolitaines 1 à 5, la tram, Zone 5, s'applique donc à l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville.



Tarifs

ordinaire	123,00 \$
intermédiaire	98,50 \$
réduit	74,00 \$



La tram, Zone 3

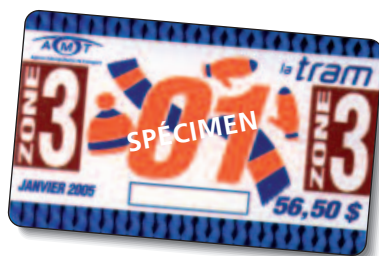
La tram, Zone 3, est une carte mensuelle offerte à tarifs: ordinaire, intermédiaire ou réduit.

Valide uniquement dans les zones métropolitaines 1 à 3, la tram, Zone 3, s'applique au territoire du RTL, à l'exception de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville qui se situe dans la Zone 5.



Tarifs

ordinaire	94,50 \$
intermédiaire	75,50 \$
réduit	56,50 \$





La carte locale

La carte locale mensuelle du RTL est offerte à tarifs: ordinaire, intermédiaire ou réduit. Elle permet d'utiliser toutes les lignes du RTL, quelles que soient leurs destinations.



Tarifs

ordinaire	68,00 \$
intermédiaire	51,50 \$
réduit	37,50 \$



Les tickets

Les tickets du RTL sont offerts en lisière de six à tarifs: ordinaire ou réduit. Ils permettent d'utiliser toutes les lignes du RTL, quelles que soient leurs destinations.



Tarifs pour six tickets

ordinaire	13,90 \$
réduit	8,10 \$



Le passage simple en monnaie exacte

Le paiement comptant est offert à tarifs: ordinaire ou réduit. Il permet d'utiliser toutes les lignes du RTL, quelles que soient leurs destinations.

Tarifs	
ordinaire	3,25 \$
réduit	1,80 \$

LE TARIF INTERMÉDIAIRE

Le 1^{er} mars 1995, le RTL devenait la seule société de transport de la région de Montréal à offrir aux étudiants, âgés de 18 à 21 ans, un tarif intermédiaire qui se situe entre les tarifs ordinaire et réduit.

LE TARIF RÉDUIT

Le tarif réduit est accordé depuis 1983 aux étudiants de moins de 18 ans et aux personnes âgées de 65 ans et plus.

LA GRATUITÉ

Les enfants âgés de moins de 6 ans, accompagnés d'un adulte, sont admis gratuitement.

Grille tarifaire 2005

	ORDINAIRE	INTERMÉDIAIRE	RÉDUIT
			SANS CARTE D'ACCÈS 6 à 11 ans
			SUR PRÉSENTATION DE LA CARTE D'ACCÈS
	18 à 21 ans	12 à 17 ans et 65 ans et plus	
la tram ZONE 5 <small>Valide uniquement dans les zones métropolitaines 1 à 5 de l'AMT et sur les réseaux de la STM, du RTL et de la STL.</small>	123,00 \$	98,50 \$	74,00 \$
la tram ZONE 3 <small>Valide uniquement dans les zones métropolitaines 1 à 3 de l'AMT et sur les réseaux de la STM, du RTL et de la STL.</small>	94,50 \$	75,50 \$	56,50 \$

L'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la ZONE 5. Les autres arrondissements de Longueuil se situent dans la ZONE 3.

Carte locale	68,00 \$	51,50 \$	37,50 \$
Lisière de 6 tickets	13,90 \$	----	8,10 \$
Passage simple (en monnaie exacte)	3,25 \$	----	1,80 \$

La carte locale, les tickets et le paiement comptant sont valides sur tout le réseau du RTL.

Les enfants de moins de 6 ans, accompagnés d'un adulte, sont admis gratuitement.

Cartes d'accès

Les cartes d'accès sont obligatoires pour bénéficier des tarifs **réduit** ou **intermédiaire**.

À la présentation de la carte d'accès appropriée, un tarif **réduit** est accordé aux personnes âgées de 65 ans et plus et aux étudiants âgés de 12 à 17 ans au 1^{er} septembre de l'année en cours.

Le tarif **intermédiaire**, applicable aux cartes mensuelles seulement (tram ou locale), est accordé aux étudiants âgés de 18 à 21 ans et qui fréquentent de jour et à temps plein, une institution scolaire reconnue par le ministère de l'Éducation.



États financiers

Des revenus de 110 117 134 \$

La contribution de la Ville de Longueuil se chiffre à 48 836 000 \$; cette dernière est le principal bailleur de fonds du RTL et sa contribution représente 44,3 % des revenus totaux, en hausse de 1 836 000 \$ comparativement à 2004. Les revenus des clients-usagers totalisent 40 783 456 \$, ou 37 % des revenus totaux. Les autres revenus se chiffrent à 3 187 366 \$ qui, ajoutés à la contribution municipale et aux revenus des clients-usagers, constituent 84,3 % des revenus provenant de sources locales.

La contribution du gouvernement du Québec est de 14 216 070 \$ en 2005, dont 8 362 714 \$ sont destinés au remboursement du service de dette c'est-à-dire la portion de la dette du RTL relevant de la responsabilité du gouvernement et 2 117 299 \$ au service de transport adapté. Au total, la contribution directe du gouvernement du Québec est de 12,9 % par rapport à l'ensemble des revenus du RTL. Quant à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), elle verse une aide métropolitaine correspondant à 2,8 % des revenus, soit 3 094 242 \$.

En 2005, le RTL a enregistré un surplus de 196 726 \$. Pour cet exercice financier, les revenus totaux du RTL s'élevèrent à 110 117 134 \$; le RTL a effectué 30 262 968 déplacements en 2005, soit 208 934 de plus qu'en 2004. Il s'agit d'une légère augmentation d'achalandage de 0,7 % comparativement à 2004. D'autre part, le RTL a enregistré 281 839 déplacements de transport adapté en 2005, soit 8612 de plus qu'en 2004, une augmentation de près de 3,2 %.

Les dépenses s'élevèrent à 109 920 408 \$

Les traitements et avantages sociaux restent la principale dépense du RTL avec 63 825 833 \$, soit 58,1 % des dépenses totales de 2005. Cette dépense comprend les salaires, les cotisations de l'employeur aux régimes de retraite et aux assurances collectives ainsi que tous les autres bénéfices marginaux.

Le coût du carburant, au montant de 6 205 793 \$, représente 5,6 % des dépenses totales; il est en hausse de 8,3 % à la suite de la flambée du prix du diesel en 2005. Les autres biens non durables, pièces et fournitures, sont de 7 077 160 \$ et représentent 6,4 % des dépenses. Les dépenses reliées au transport adapté sont de 3 643 704 \$, en hausse de 528 649 \$.

Parmi les autres dépenses, 9 195 991 \$ sont liés au financement du service de dette qui comprend plus particulièrement les achats d'autobus, à un montant de 2 226 843 \$ pour les services publics (électricité et gaz naturel), et aux dépenses pour l'entretien et la réparation des infrastructures propres au RTL pour 1 566 053 \$.

Les dépenses du RTL, associées à des services métropolitains, s'élevèrent à 4 923 324 \$; elles comprennent les contributions du RTL: au déficit du train de banlieue Mont-Saint-Hilaire/Montréal (1 254 303 \$), à la ligne 4 -jaune- du métro (1 802 598 \$) et au fonds d'immobilisation de l'AMT (1 866 423 \$).

Enfin, les activités d'investissement qui se chiffrent à 4 683 125 \$ se composent principalement de la part au comptant du RTL pour l'acquisition de 18 autobus neufs à plancher surbaissé, non inclus dans le service de dette. Le solde des dépenses totales de 2005 se compose d'un vaste ensemble de diverses dépenses.

Rapport des vérificateurs

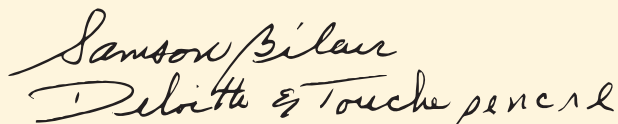
Aux membres du
Conseil d'administration du
Réseau de transport de Longueuil

Nous avons vérifié le bilan du Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2005 et les états des activités financières, de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Réseau. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Réseau au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables énoncées à la note 2.

Les chiffres du budget présentés à des fins de comparaison n'ont pas fait l'objet d'une vérification et ne sont pas couverts par notre rapport des vérificateurs.



Samson Bilal
Deloitte & Touche membre

Comptables agréés

Le 24 février 2006

Rapport du vérificateur général de la ville de Longueuil

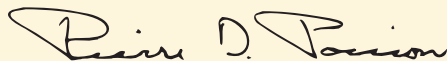
Aux membres du
Conseil d'administration du
Réseau de transport de Longueuil

J'ai vérifié le bilan du Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2005 et les états des activités financières, de l'investissement net dans les éléments d'actifs à long terme et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Réseau. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Réseau au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables énoncées à la note 2.

Les chiffres du budget présentés à des fins de comparaison n'ont pas fait l'objet d'une vérification et ne sont pas couverts par mon rapport.



Pierre D. Poisson, CA, AdmA
Vérificateur général

Le 24 février 2006
Longueuil, Canada

ÉTAT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES
de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

	2005		2004
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de la municipalité	48 700 000	48 836 000	47 000 000
Usagers (note 3)	40 779 824	40 783 456	39 822 644
Subventions (note 4)	18 020 261	17 310 312	15 220 818
Autres revenus (note 5)	2 883 915	3 187 366	4 738 151
	110 384 000	110 117 134	106 781 613
Dépenses de fonctionnement			
Administration générale	15 643 300	14 305 667	13 594 955
Transport – autobus	70 416 750	70 593 468	69 410 437
Transport adapté	3 593 750	3 643 704	3 115 055
Transport – contribution à la desserte du métro	1 802 600	1 802 598	1 802 598
Transport – contribution au train de banlieue	1 672 000	1 254 303	1 691 200
Maintien des actifs	6 411 600	6 282 196	6 128 763
Frais de financement	2 319 100	2 281 836	2 446 687
	101 859 100	100 163 772	98 189 695
Autres activités financières			
Remboursement de la dette à long terme	6 907 100	6 914 155	6 822 828
Activités d'investissement	5 117 800	4 683 125	4 515 856
	113 884 000	111 761 052	109 528 379
Déficit des activités financières avant affectations	(3 500 000)	(1 643 918)	(2 746 766)
Affectations			
Surplus cumulé non affecté	-	113 614	140 583
Fonds réservés			
Affectations de l'exercice	-	(925 000)	(799 000)
Financement à long terme des activités financières	-	800 700	-
Virement aux fonds réservés	-	(148 670)	(456 512)
Virement de fonds réservés	3 500 000	2 000 000	3 975 309
	3 500 000	1 840 644	2 860 380
Surplus de l'exercice	-	196 726	113 614

ÉTAT DE L'INVESTISSEMENT NET DANS LES ÉLÉMENTS D'ACTIF À LONG TERME
de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

	2005	2004
	\$	\$
Solde au début	83 948 717	85 576 939
Ajouter:		
Acquisitions d'immobilisations – portion non subventionnée, nette des virements et affectations de l'exercice	5 408 125	5 314 856
Radiation de l'amortissement cumulé des immobilisations disposées	9 426 226	3 330 045
Remboursement de la dette à long terme	7 037 000	6 759 000
Émission de créances à long terme	8 904 722	6 535 520
Amortissement des subventions reportées	5 062 438	3 559 104
	35 838 511	25 498 525
Déduire:		
Dispositions d'immobilisations	9 805 926	3 330 213
Amortissement des immobilisations	10 038 405	9 612 874
Réduction des créances à long terme	8 895 001	7 523 189
Financement à long terme des activités financières	800 700	-
Subventions reportées	8 904 722	6 535 520
Amortissement des frais reportés	128 592	124 951
	38 573 346	27 126 747
Solde à la fin	81 213 882	83 948 717

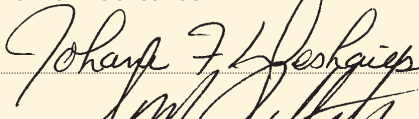
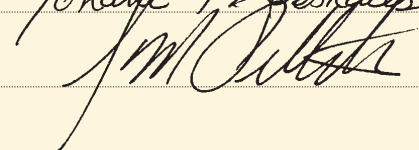
BILAN

au 31 décembre 2005

	2005	2004
	\$	\$
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	328 093	41 619
Encaisse et placements affectés (note 6)	2 765 796	3 409 363
Débiteurs (note 7)	5 500 858	4 699 334
Subventions à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada	1 996 442	2 793 524
Stocks (note 8)	3 599 918	3 259 139
Tranche encaissable à court terme des créances à long terme (note 10)	7 348 520	8 887 393
Autres actifs (note 9)	4 076 532	3 225 377
	25 616 159	26 315 749
Placements affectés à long terme (note 6)	2 637 114	3 615 736
Créances à long terme (note 10)	36 460 239	34 911 645
Immobilisations (note 11)	136 607 472	135 425 209
	201 320 984	200 268 339
Passif et avoir des contribuables		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus (note 13)	14 232 282	14 072 331
Revenus reportés	56 637	98 384
Versements exigibles à court terme sur la dette à long terme (note 15)	8 070 000	9 563 000
	22 358 919	23 733 715
Subventions reportées (note 14)	52 871 324	49 029 040
Dette à long terme (note 15)	41 486 700	38 756 000
	116 716 943	111 518 755
Avoir des contribuables		
Surplus cumulé non affecté	196 726	113 614
Montant à pourvoir dans le futur (note 16)	(3 039 143)	(3 483 619)
Réserves financières et fonds réservés	6 232 576	8 170 872
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	81 213 882	83 948 717
	84 604 041	88 749 584
	201 320 984	200 268 339

Engagements et éventualités (notes 17 et 19)

Au nom du conseil

 , administrateur
 , administrateur

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

	2005	2004
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Surplus de l'exercice	196 726	113 614
Élément n'impliquant aucun mouvement de liquidités:		
Affectations	(1 840 644)	(2 860 380)
	(1 643 918)	(2 746 766)
Éléments n'affectant pas le fonctionnement:		
Activités d'investissement	4 683 125	4 515 856
Remboursement de la dette à long terme	7 037 000	6 759 000
	10 076 207	8 528 090
Variation nette des éléments hors caisse:		
Débiteurs	(801 524)	(1 508 565)
Subventions à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada	797 082	(1 563 025)
Stocks	(340 779)	110 030
Autres actifs	(851 155)	(24 530)
Créditeurs et frais courus	159 951	(1 960 948)
Revenus reportés	(41 747)	69 246
Montant à pourvoir dans le futur	444 476	373 460
	(633 696)	(4 504 332)
	9 442 511	4 023 758
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(11 600 368)	(9 050 419)
Variation nette des placements affectés à long terme	978 622	2 507 798
	(10 621 746)	(6 542 621)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	10 800 700	6 540 000
Remboursement de la dette à long terme	(9 563 000)	(7 904 000)
Virement des fonds réservés	(415 558)	(615 793)
	822 142	(1 979 793)
Diminution des liquidités	(357 093)	(4 498 656)
Situation des liquidités au début	3 450 982	7 949 638
Situation des liquidités à la fin	3 093 889	3 450 982

Les liquidités sont composées de l'encaisse
et de l'encaisse et placements affectés à court terme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

1. Statut de l'organisme municipal

Le Réseau de transport de Longueuil, constitué en vertu de la Loi sur les Sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01), exploite un service de transport en commun.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada compte tenu de la loi qui régit l'organisme et des usages particuliers de la comptabilité municipale et selon le manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec et tiennent compte de principales conventions comptables suivantes :

Comptabilité d'exercice

Le Réseau utilise la comptabilité d'exercice.

Placements affectés

Les placements affectés sont comptabilisés au coût, lequel correspond sensiblement à la valeur au marché.

Stocks

Les stocks constitués principalement de carburant et pièces de rechange sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de remplacement. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen.

Frais reportés

Les frais reportés sont constitués des escomptes sur obligations, des frais d'émission et de financement temporaire relatifs aux règlements d'emprunt. Ces frais sont amortis selon la période de remboursement de la dette à long terme correspondante. Les frais reportés sont présentés à leur valeur nette.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et l'amortissement est calculé en fonction de leur durée de vie utile selon les méthodes, la durée et taux suivants:

	Méthodes	Durée ou %
Bâtiments	Dégressif	2,5 %
Véhicules	Linéaire	10 à 16 ans
Mobilier et équipement	Linéaire	3 à 5 ans
Améliorations locatives	Linéaire	5 ans

La dépense d'amortissement est calculée de façon extra-comptable et ne fait pas partie intégrante de l'état des activités financières.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Une perte de valeur est constatée lorsque leur valeur comptable excède les flux de trésorerie non actualisés découlant de leur utilisation et de leur sortie éventuelle. La perte de valeur constatée est mesurée comme étant l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur.

Subventions reportées

Les subventions reportées sont constatées en fonction de l'amortissement des immobilisations correspondantes.

Régimes de retraite

Les coûts des régimes de retraite afférents aux services courants sont portés aux résultats au cours de la période pendant laquelle les services ont été rendus.

Utilisation d'estimations

Dans le cadre de la préparation des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction doit établir des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des actifs et des passifs présentés et sur la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants des produits d'exploitation et des charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. Les résultats réels pourraient varier par rapport à ces estimations.

Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés ne sont pas constatés au bilan à leur juste valeur et les variations de la juste valeur ne sont pas constatées dans les résultats de l'exercice. La juste valeur de ces instruments financiers en fin d'exercice est en excédent de 66 700 \$.

3. Revenus des usagers

	2005		2004
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Cartes métropolitaines	15 707 349	15 442 160	15 314 267
Cartes locales	12 315 493	12 584 898	11 761 492
Billets	7 214 130	6 943 194	6 935 980
Perception - comptant	5 023 251	5 302 025	5 341 973
Transport adapté	519 601	511 179	468 932
	40 779 824	40 783 456	39 822 644

4. Subventions

	2005		2004
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Gouvernement du Québec			
Service de la dette	8 406 644	8 362 714	8 172 296
Transport adapté	1 955 100	2 117 299	1 994 989
Spéciale	3 900 000	3 136 000	1 300 000
Exploitation	600 100	600 057	600 057
	14 861 844	14 216 070	12 067 342
Agence métropolitaine de transport			
Aide métropolitaine	3 158 417	3 094 242	3 153 476
	18 020 261	17 310 312	15 220 818

5. Autres revenus

	2005		2004
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Intérêts et rendement sur les fonds réservés	75 000	135 341	511 758
Publicité	600 000	664 050	598 449
Desserte métropolitaine	1 729 000	1 944 382	1 671 998
Redistribution des surplus de l'AMT	-	-	1 410 929
Autres	479 915	443 593	545 017
	2 883 915	3 187 366	4 738 151

6. Encaisse et placements affectés

	2005	2004
	\$	\$
Encaisse	210 522	1 913 288
Placements (valeur de marché de 5 202 415 \$; 5 183 709 \$ au 31 décembre 2004)	5 192 388	5 111 811
	5 402 910	7 025 099
Encaisse et placements échéant à court terme	(2 765 796)	(3 409 363)
	2 637 114	3 615 736

7. Débiteurs

	2005	2004
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	2 152 358	2 062 201
Taxes à la consommation	604 790	1 162 223
Avances aux employés	165 909	342 497
Contrats de service et détaillants	621 811	395 140
Autres	1 955 990	737 273
	5 500 858	4 699 334

8. Stocks

	2005	2004
	\$	\$
Pièces et vêtements	3 376 634	3 090 578
Carburant	170 855	137 037
Huile et autres	52 429	31 524
	3 599 918	3 259 139

9. Autres actifs

	2005	2004
	\$	\$
Dépôt sur achat de véhicules	3 371 663	2 405 510
Frais reportés	504 330	535 124
Frais payés d'avance	200 539	284 743
	<u>4 076 532</u>	<u>3 225 377</u>

10. Créances à long terme

	2005	2004
	\$	\$
Gouvernement du Québec (note 15)	43 808 759	43 799 038
Tranche encaissable à moins d'un an	(7 348 520)	(8 887 393)
	<u>36 460 239</u>	<u>34 911 645</u>

11. Immobilisations

	2005			2004
	Coût	Amortis- sement cumulé ⁽¹⁾	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Terrains, bâtiments et améliorations locatives	82 035 852	22 827 572	59 208 280	59 929 405
Véhicules	128 287 901	54 812 933	73 474 968	72 017 690
Mobilier et équipement	21 600 637	21 090 657	509 980	2 022 013
	<u>231 924 390</u>	<u>98 731 162</u>	<u>133 193 228</u>	<u>133 969 108</u>
Immobilisations en cours	3 414 244	-	3 414 244	1 456 101
	<u>235 338 634</u>	<u>98 731 162</u>	<u>136 607 472</u>	<u>135 425 209</u>

⁽¹⁾ L'amortissement est calculé de façon extra-comptable et ne fait pas partie intégrante de l'état des activités financières.

12. Emprunt bancaire

Le Réseau dispose d'une marge de crédit autorisée de 10 000 000 \$, portant intérêt au taux préférentiel et renégociable annuellement.

13. Créiteurs et frais courus

	2005	2004
	\$	\$
Fournisseurs	5 262 693	5 166 535
Salaires et déductions	8 713 774	8 615 508
Intérêts courus sur la dette à long terme	255 815	290 288
	<u>14 232 282</u>	<u>14 072 331</u>

14. Subventions reportées

	2005			2004
	Solde original	Amortis- sement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Subventions reportées	73 161 072	20 289 748	52 871 324	49 029 040

15. Dette à long terme

	2005 \$	2004 \$
Dette obligataire - Annexe A	49 556 700	48 319 000
Moins : versements exigibles à court terme	(8 070 000)	(9 563 000)
	41 486 700	38 756 000
La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante:		
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec	43 808 759	43 799 038
Montant à la charge de l'organisme	5 747 941	4 519 962
	49 556 700	48 319 000

Les versements estimatifs sur la dette à long terme pour les cinq prochaines années sont les suivants:

	\$
2006	8 070 000
2007	9 848 000
2008	6 093 000
2009	8 455 000
2010	6 521 000

16. Montant à pourvoir dans le futur

Les mesures transitoires relatives aux normes comptables adoptées à compter du 1^{er} janvier 2002 ont été réparties en fonction de la méthode décrite ci-dessous:

Dépenses

Les droits de vacances cumulés et non payés représentaient une somme de l'ordre de 4 940 137 \$ au 1^{er} janvier 2002 dont 200 000 \$ avaient été comptabilisés à cette date. Un vingtième de cette somme sera porté annuellement aux résultats jusqu'en l'an 2021.

Les ajustements résultant des normes comptables en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2002 se détaillent comme suit pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. Le montant imputé aux activités financières comprend l'amortissement et les droits de vacances payés durant l'exercice aux employés en poste au début de l'exercice et qui ont quitté durant l'exercice.

	Solde au 1 ^{er} janvier 2005 \$	Activités financières \$	Solde au 31 décembre 2005 \$
Salaires et avantages sociaux	3 483 619	444 476	3 039 143

17. Engagements

Le Réseau s'est engagé, en vertu des contrats de location-exploitation relatifs à des espaces à bureaux, à des installations pour le terminus Longueuil, à du matériel roulant et à du mobilier de bureau, à déboursier 1 682 538 \$ dont les loyers minimums annuels suivants pour les cinq prochains exercices:

	\$
2006	225 241
2007	193 780
2008	185 870
2009	160 711
2010	128 567

Le Réseau s'est également engagé à acquérir, au cours de l'exercice 2006, 23 autobus à planchers surbaissés pour un montant total de 10 262 735 \$ et 4 autobus articulés pour un montant total de 3 056 887 \$.

18. Régimes de retraite

Le Réseau de transport de Longueuil maintient divers régimes de retraite pour ses employés. Ces régimes sont de type à prestations déterminées et, un des régimes dispose en plus d'un volet à cotisations déterminées.

Description générale et méthodes utilisées

Les dispositions traitant des crédits de rentes varient selon le régime de 1,4 % du salaire de l'année à 2 % du salaire moyen et les cotisations salariales varient de 4,42 % à 6,2 % selon le régime.

La dépense annuelle inscrite aux états financiers du Réseau représente la somme des cotisations qu'il verse au régime, incluant : cotisations pour services courants, cotisations pour services passés (modifications au régime) et celles reflétant l'impact de l'écart entre les hypothèses actuarielles et l'expérience réelle vécue par le régime.

Les cotisations pour services courants du Réseau représentent la valeur actualisée des droits acquis par les participants dans l'année suivant la date d'évaluation moins les cotisations requises de leur part.

La valeur actuarielle de l'actif est déterminée comme étant la valeur marchande de la caisse où les fluctuations sont étalées sur trois ans.

Résultats actuariels

Les plus récentes évaluations actuarielles ont été effectuées au 31 décembre 2003 et au 31 décembre 2004 pour les divers régimes du Réseau. Ces évaluations démontrent une valeur actuarielle de l'actif de 133 287 100 \$ et une provision actuarielle de capitalisation de 140 343 500 \$. Ces évaluations présentent un déficit actuariel de capitalisation de 7 066 400 \$ et un surplus de solvabilité de 15 203 700 \$. Le réseau s'est engagé à combler ces déficits d'ici 2016.

Au 31 décembre 2005, la valeur marchande de l'actif de chacune des caisses de retraite selon les états financiers de Fiducie Desjardins sont de 154 579 600 \$.

La dépense de l'exercice 2005 a été de 4 996 912 \$ (4 218 811 \$ en 2004).

19. Éventualités

Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'auto-assurer les risques d'accidents routiers de ses véhicules. Dans le but de se conformer aux exigences de la section V du règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, le Réseau a créé un fonds de réserve. Le solde de ce fonds est de 1 001 276 \$ au 31 décembre 2005.

Poursuites

Diverses affaires judiciaires et extra-judiciaires entamées contre le Réseau pour un montant de 237 000 \$ sont actuellement en cours. De l'avis de la direction, le dénouement de ces affaires n'aura aucune incidence marquée sur la situation financière et les résultats d'exploitation du Réseau. Il est présentement impossible d'évaluer les montants que le Réseau pourrait être appelé à honorer advenant le règlement de ces litiges. Conséquemment, aucune provision n'apparaît aux états financiers. Tout montant résultant des affaires susmentionnées sera comptabilisé dans l'exercice au cours duquel il deviendra exigible.

20. Opérations entre apparentés

Le Réseau a conclu des opérations avec la Ville de Longueuil qui exerce un contrôle sur le Réseau puisque la municipalité nomme la majorité des membres de son conseil d'administration. Les opérations sont les suivantes:

	2005	2004
	\$	\$
Revenus		
Contribution de la municipalité	48 836 000	47 000 000
Dépenses		
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport pour le compte de la municipalité	1 866 423	1 798 869
Taxes municipales	605 071	893 562
Loyers	80 098	80 098
Autres	23 738	240 483
	2 575 330	3 013 012

La municipalité est solidairement et conjointement responsable des dettes obligataires du Réseau. Le Gouvernement du Québec subventionne près de 90 % du service de ces dettes au 31 décembre 2005.

21. Chiffres de l'exercice précédent

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée pour l'exercice courant.

ANNEXE A
Dettes à long terme
au 31 décembre 2005

Date	Émission Numéro	Montant \$	Taux d'intérêt %	Échéance	Solde	
					2005 \$	2004 \$
1996-07-08	21	24 442 000	7,90	2006	1 533 000	2 960 000
1997-12-23	22	7 663 000	5,80	2007	996 000	1 455 000
2000-11-01	25	4 370 000	5,85	2005	-	2 943 000
2001-11-22	26	13 000 000	5,40	2011	8 615 000	9 801 000
2002-06-26	27	10 000 000	5,85	2012	7 539 000	8 404 000
2002-12-27	28	5 400 000	4,25	2007	4 022 000	4 502 000
2003-10-28	29	13 200 000	5,00	2013	10 161 000	11 714 000
2004-06-23	30	4 200 000	4,25	2009	3 854 000	4 200 000
2004-12-21	31	2 340 000	3,80	2009	2 036 000	2 340 000
2005-05-26	32	2 900 000	3,70	2010	2 900 000	-
2005-10-27	33	7 100 000	4,15	2015	7 100 000	-
					48 756 000	48 319 000

Régime de retraite des membres du syndicat des chauffeurs d'autobus de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

2005-10-15	1	800 700	3,78	2015	800 700	-
					49 556 700	48 319 000

ANNEXE B
Dépenses par objets
de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

	2005		2004
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
Traitements et avantages sociaux	64 087 400	63 825 833	62 161 259
Honoraires professionnels	685 600	661 135	940 734
Communications et autres	725 200	649 598	740 968
Carburant	6 366 100	6 205 793	5 726 006
Autres biens non durables	7 111 300	7 077 160	6 566 084
Entretien et réparations	1 593 400	1 566 053	1 473 524
Achats de services techniques	1 688 900	1 528 780	1 860 341
Services publics	2 226 800	2 226 843	2 121 706
Transport – contribution à la desserte du métro	1 802 600	1 802 598	1 802 598
Transport – contribution au train de banlieue	1 672 000	1 254 303	1 691 200
Autres transports	6 716 300	6 714 889	6 356 076
Loyers	615 500	625 838	467 186
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport pour le compte de la municipalité	1 895 000	1 866 423	1 798 869
Frais généraux	2 353 900	1 876 690	2 036 457
			95 743 008
Activités d'investissement	5 117 800	4 683 125	4 515 856
Service de la dette à long terme (capital et intérêts)	9 226 200	9 195 991	9 269 515
			109 528 379
Affectations de l'exercice	-	925 000	799 000
Virement net de fonds réservés	(3 500 000)	(2 652 030)	(3 518 797)
			106 808 582