



# RAPPORT ANNUEL 2006



Réseau de transport  
de Longueuil



# Sommaire

## **BIENVENUE À BORD**

Mot de l'équipe de direction	2
Conseil d'administration	4
Organigramme de direction	5
Mission, valeurs et philosophie	6
Priorités 2006	7

## **RAPPORT D'ACTIVITÉ**

Réalisations 2006	8 à 35
-------------------	--------

## **PROJET MAJEUR**

L'implantation d'une carte à puce	22
-----------------------------------	----

## **PORTRAITS**

De la clientèle	24
Des ressources et du réseau	25
De la population et du territoire	26

## **TARIFICATION**

Titres de transport 2006	36
Grille tarifaire	38
Cartes d'accès	38

## **ÉTATS FINANCIERS**

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière	39
État des activités financières	40
État de l'investissement net dans les éléments d'actif à long terme	41
Bilan	42
État de l'évolution de la situation financière	43
Notes complémentaires	44
Annexes	51

# Mot de l'équipe de direction



Mme Johane F.-Deshaies,  
présidente



M. Pierre Del Fante,  
directeur général

L'année 2006 aura encore été une année fort satisfaisante sous plusieurs aspects.

## L'achalandage

L'achalandage du Réseau est passé de 30 262 968 déplacements en 2005 à 30 312 249 en 2006, soit une augmentation de 49 522 déplacements. Il s'agit d'une toute légère augmentation de 0,16 %, mais d'une augmentation tout de même. Le transport adapté a connu quant à lui une poussée de 6,5 % de son achalandage, passant de 281 839 déplacements en 2005

à 301 369 en 2006. C'est la première fois que le RTL franchit la barre des 300 000 déplacements en transport adapté et la croissance de la demande semble vouloir se poursuivre en 2007. Ajoutons que notre parc d'autobus a effectué plus de 18M de km, soit 500 000 km de plus qu'en 2005. Mis bout à bout, l'ensemble des 68 lignes d'autobus et des 14 lignes de taxis collectifs font 687 km. Mentionnons que le Réseau a investi en 2006 près de 600 000 \$ sur une base annuelle en amélioration de services.

## Le financement

Le 16 juin 2006, le gouvernement du Québec rendait public la première politique québécoise du transport collectif. L'enjeu global de cette politique vise un accroissement de 8 % de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012. Au cours des prochaines années, le gouvernement du Québec investira donc une somme de 130M\$ afin de permettre aux organismes publics de transport en commun d'atteindre cet objectif ambitieux. À cet effet, le Réseau a remis au ministère des Transports du Québec son plan d'amélioration de services dont les premiers effets se feront sentir en avril 2007.

De plus, depuis le 26 mai, le gouvernement du Québec accorde au RTL le remboursement de la taxe de vente (TVQ) sur les carburants, ce qui constitue une entrée de fonds de l'ordre de 1 M\$ sur une base annuelle.

## Des avantages financiers pour nos clients-usagers

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, les clients-usagers du transport en commun, à travers le Canada, peuvent demander un crédit d'impôt de 15,25 % pour l'achat de carte mensuelle. Ce crédit sera de 15,50 % en 2007 et pour les années subséquentes.

Le 1<sup>er</sup> août, le RTL a introduit la nouvelle carte d'accès Privilège 18/25 ans. Cette carte permet d'obtenir un titre mensuel local à tarif réduit. Cette nouvelle carte remplace la carte Intermédiaire 18/21 ans que le Réseau a été le premier à introduire dans la grande région de Montréal en 1995. Cette décision fait en sorte que depuis la rentrée scolaire de 2006, un étudiant âgé de moins de 21 ans et utilisateur d'une carte mensuelle locale du RTL, débourse 40\$ au lieu de 54\$ (tarif intermédiaire local), ce qui représente une économie de 14\$ ou 35 %. L'étudiant âgé entre 22 et 25 ans peut aussi se procurer une carte mensuelle locale du RTL à 40\$ au lieu de 71\$ (tarif régulier local), soit une économie substantielle de 31\$ ou 44 %.

## Les relations avec les employés

Le 28 mars, le Réseau convenait avec les représentants de ses chauffeurs d'autobus d'un nouveau contrat de travail. Il s'agit d'une entente qui prendra fin le 31 décembre 2009. Le 28 septembre, le Réseau signait aussi un nouveau contrat de travail mais cette fois avec les représentants des employés d'entretien. Celle-là est valide jusqu'au 31 décembre 2011.

Signalons que ces deux groupes d'employés totalisent 746 des 917 employés du RTL, soit 81% des effectifs. Notons enfin que depuis 1990, soit près de 17 ans, le Réseau n'a pas connu d'arrêt de travail de la part de ses employés.

## Quelques honneurs

Le 27 mai, la Ville de Longueuil recevait le prix d'Action municipale et famille pour le projet du RTL concernant l'accessibilité des poussettes ouvertes dans ses autobus à plancher surbaissé. Il faut savoir que le 3 octobre 2005, le Réseau a été le premier organisme de transport de la grande région de Montréal à appliquer une mesure adaptée et sécuritaire aux poussettes ouvertes à bord de ses 231 autobus à plancher surbaissé qui composait, alors, son parc.

C'est également le 27 mai que le Réseau a reçu un prix OCTAS pour la réalisation de son projet CLIC (Contrôle et liaison des informations courantes). Ce nouveau système de gestion de l'entretien des véhicules est axé sur l'optimisation du travail du contremaître qui a toujours accès à une vue d'ensemble des travaux d'entretien sur une base hebdomadaire. Les prix OCTAS soulignent les nouveautés en matière de technologie de l'information.

Enfin, le 29 août, des représentants de l'entreprise Voith, un fournisseur de transmission bien connu dans le domaine des véhicules lourds, remettaient au Réseau une plaque honorifique soulignant l'excellence dans nos relations d'affaires.

## L'implication sociale

Depuis quelques années, la tradition au Réseau veut que les 24 et 31 décembre, le service offert soit gratuit dans les autobus et les taxis collectifs du RTL. Au cours de ces deux journées, les usagers sont invités à verser un don en argent dans la boîte de perception afin de venir en aide à un organisme de charité de notre milieu. Cette année, le Réseau a recueilli et versé 4189,42 \$ au *Repas du passant*, une organisation qui sert des repas chauds aux personnes et familles du territoire qui se trouvent dans le besoin.

D'autre part, le Réseau s'est associé au Carrefour le Moutier dans le cadre de son projet Sentinelles. Ce projet de prévention fait valoir l'importance de dépister les situations à risque le plus tôt possible, afin d'agir sur les premières manifestations de la détresse avant qu'elles ne deviennent envahissantes parce que non résolues.

## De grands dossiers

Deux grands dossiers ont exigé beaucoup de temps et d'énergie en 2006 et ils en demanderont davantage en 2007: il s'agit de la relance du projet SLR (Système léger sur rail) dans l'axe du pont Champlain et de l'implantation de la nouvelle carte à puce en 2008.

### Un SLR sur l'estacade

Il faut savoir que l'aménagement de l'estacade dans l'axe du pont Champlain, à des fins de transport en commun, est toujours d'actualité et que ce projet s'appuie sur un cheminement de près de 20 ans. La voie réservée actuelle sur le pont Champlain est une mesure temporaire... depuis 1978! Près de 30 ans plus tard, les autobus empruntant cet axe transportent plus de 17 000 personnes durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi.

Le projet SLR retirera du réseau routier plus de 8000 automobilistes chaque jour. Ce projet permettra de faire progresser l'achalandage annuel dans cet axe de 9,1 M en 2006 à 7,7 M en 2016, une augmentation plus que significative.

### L'utilisation d'une carte à puce

Le déploiement partiel de la nouvelle carte à puce est prévu de janvier à mars 2008; tout au long de l'année 2006, les responsables de ce dossier au Réseau ont travaillé sur les étapes de la première phase qui se terminera en 2007. La carte à puce permettra un contrôle électronique à l'embarquement des clients-usagers. Le nouveau système est doté de mécanismes permettant aux organismes de transport de se prémunir contre une utilisation frauduleuse des cartes. La sécurisation couvre deux volets: la protection contre le piratage des cartes (reproduction illégale de cartes) et contre l'utilisation frauduleuse des cartes émises par le nouveau système.

Elle remplacera les cartes mensuelles actuelles et les billets; son utilisation devrait aussi réduire considérablement le nombre de correspondances émises. Une carte à puce pourra contenir simultanément jusqu'à quatre titres de transport différents, au choix de son titulaire; exemples:

- carte locale du RTL, billets de la STM et billets de la STL;
- carte locale du RTL et billets du RTL;
- TRAM et billets d'un autre organisme de transport, etc.

La carte à puce servira aussi de carte d'accès puisqu'on pourra y imprimer la photo de son titulaire, admissible aux tarifs réduit ou intermédiaire.

Toutes les réalisations contenues dans le présent rapport annuel n'auraient pas été possible sans l'apport et le soutien des membres du conseil d'administration du RTL et l'implication et la compétence de l'ensemble de nos employés. Merci vivement à tous pour une magnifique année 2006.

  
Johane F. Deshaies,  
présidente

  
Pierre Del Fante  
directeur général

# Conseil d'administration

au 31 décembre 2006



**Johane F. Deshaies,**  
**présidente du CA**  
et membre des comités  
ressources humaines  
et finances.



**Jean-Marc Pelletier,**  
**vice-président du CA**  
et membre du comité  
finances.



**Francine Gadbois,**  
**membre du CA**  
et présidente du comité  
entretien-environnement.



**Robert Gladu,**  
**membre du CA,**  
président du comité  
finances et membre  
du comité transport.



**Manon D. Hénault,**  
**membre du CA,**  
présidente du comité  
ressources humaines  
et membre des  
comités finances et  
entretien-environnement.



**Martin Croteau,**  
**membre du CA**  
et membre des comités  
transport et  
ressources humaines.



**Claudette Tessier,**  
**membre du CA,**  
présidente du comité transport  
et membre des comités  
ressources humaines et  
entretien-environnement.



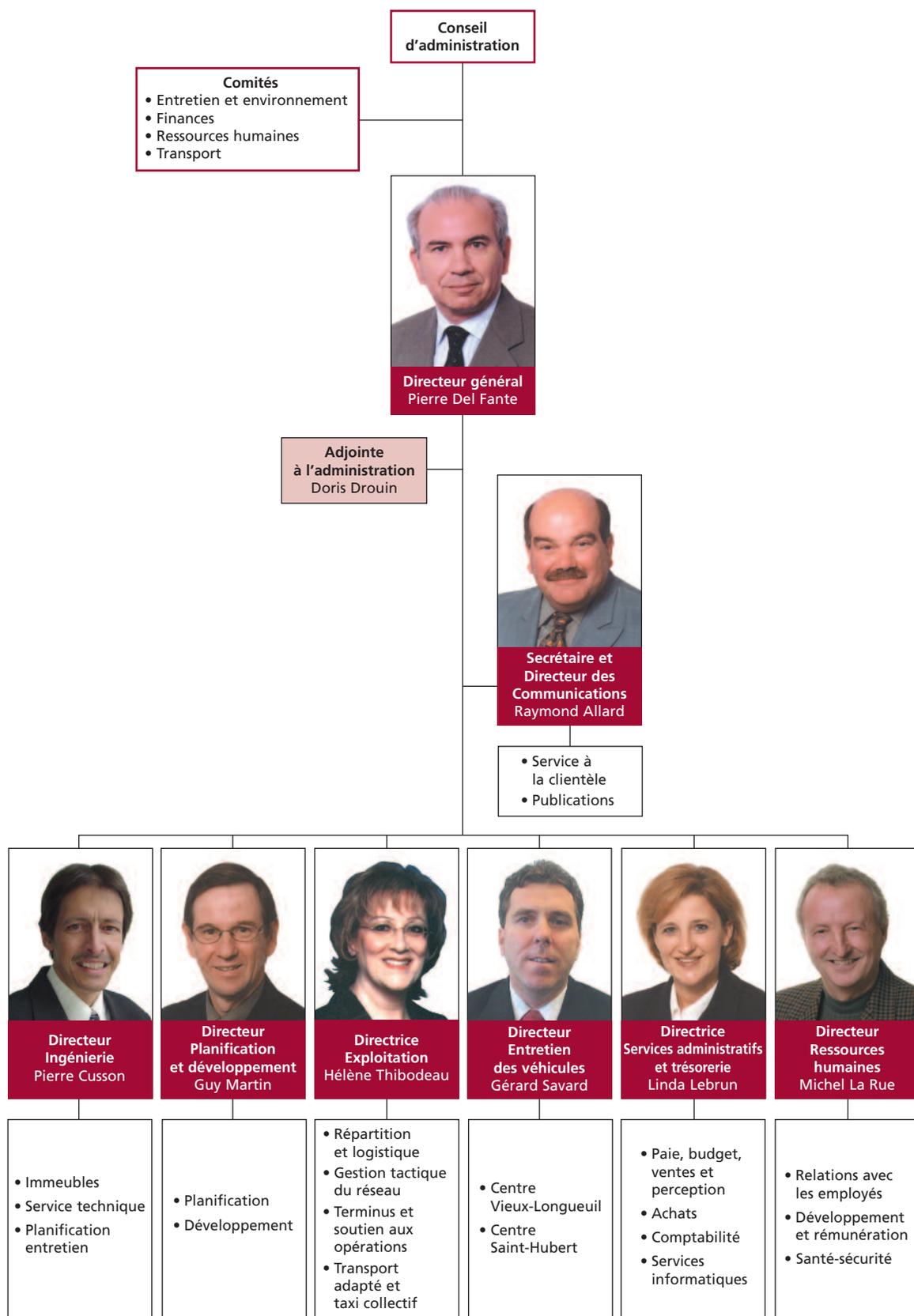
**Henri Dubois,**  
**membre du CA,**  
représentant des clients-usagers  
du service régulier  
et membre des comités  
transport et  
entretien-environnement.



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

# Organigramme de direction

au 31 décembre 2006



# 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”.*

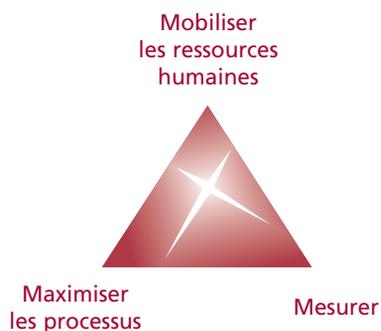
### *Nos valeurs*

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.



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

# Priorités 2006, issues du plan stratégique de 2003-2013

## Planification et développement:

- Guide des normes d'aménagement des quartiers
- Réaménagement du réseau de Boucherville
- Réaménagement du réseau de Saint-Bruno
- Voie réservée A.20
- Système de respect des horaires
- Réaménagement du terminus Panama
- Aménagement d'un terminus annexé au TCV
- Gare de train Saint-Hubert et mesures préférentielles
- Nouvelles voies réservées pour les terminus Panama et Longueuil
- Nouvelle version du système Hastus

## Exploitation:

- Nouvelle version du système SAR
- Intégration du transport adapté de Saint-Bruno
- Ajout d'un système GPS aux autobus de transport adapté
- Système réponse vocale interactive pour le transport adapté

## Ressources humaines:

- Stratégie de maintien et de renouvellement des effectifs

## Ingénierie:

- Accroissement de la capacité des aires de remisage des autobus
- Amélioration de l'ergonomie des autobus LFS
- Expérimentation de modes de propulsion alternatifs
- Stratégie pour la réduction de la consommation énergétique et des émissions de polluants

## Secrétariat et communications:

- Club des clients usagers sur Internet
- Bonification des communications externes et promotion des services

## Services administratifs et trésorerie:

- Système de vente et perception (Carte à puce)
- Système d'information des heures de passage aux arrêts (Chronobus)

# Réalisations 2006



## Le RTL a un nouveau conseil d'administration

Le conseil d'agglomération de Longueuil a désigné les personnes qui siègent maintenant au conseil d'administration du RTL.

Mme Johane F.-Deshaies, conseillère à la Ville de Longueuil, devient présidente du conseil du RTL. Mme Deshaies siégeait déjà au conseil du Réseau depuis 1994; elle a été membre du comité des ressources humaines et, depuis 2001, elle était aussi membre et présidente du comité de l'entretien et de l'environnement.



Johane F.-Deshaies  
présidente



Jean-Marc Pelletier  
vice-président

D'autre part, M. Jean-Marc Pelletier, maire de la Ville de Brossard depuis le 6 novembre 2005, devient le vice-président du conseil du RTL.



Sean Finn  
membre



Francine Gadbois  
membre



Robert Gladu  
membre



Manon D. Hénault  
membre



Claudette Tessier  
membre



Henri Dubois  
représentant les  
clients-usagers du  
service régulier



Pierrette Laperle  
représentant les  
clients-usagers du  
transport adapté

Les autres membres sont: Mmes Francine Gadbois, mairesse de la Ville de Boucherville; Manon D. Hénault, conseillère à la Ville de Longueuil; Claudette Tessier, conseillère à la Ville de Longueuil; MM. Sean Finn, maire de la Ville de Saint-Lambert et Robert Gladu, conseiller à la Ville de Longueuil.

Pour Mmes Hénault et Tessier, il s'agit d'un renouvellement de mandat. Mme Gadbois a, elle aussi, déjà été membre de notre conseil. Quant à MM. Gladu et Finn, ils siègent au RTL pour la première fois, tout comme M. Pelletier.

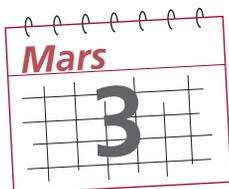
Les représentants des usagers sont: Mme Pierrette Laperle pour le transport adapté et M. Henri Dubois pour le transport régulier. Dans ces deux cas, il s'agit d'un renouvellement de mandat.

Rappelons que la durée du mandat d'un administrateur est de quatre ans, mais que celui-ci peut continuer à siéger tant et aussi longtemps qu'il n'est pas remplacé.

Tous participent à l'un ou l'autre des quatre comités du RTL.

### LES COMITÉS DU RTL

Transport		Entretien et environnement		Ressources humaines		Finances	
Présidente	Claudette Tessier	Présidente	Francine Gadbois	Présidente	Manon D.Hénault	Président	Robert Gladu
Membres	Henri Dubois Sean Finn Robert Gladu Pierrette Laperle	Membres	Henri Dubois Manon D.Hénault Pierrette Laperle Claudette Tessier	Membres	Sean Finn Johane F.-Deshaies Claudette Tessier	Membres	Johane F.-Deshaies Manon D.Hénault Jean-Marc Pelletier



## Le RTL relance le projet SLR

**D**ans un communiqué, le maire de Longueuil, M. Claude Gladu, et la présidente du RTL, Mme Johane F.-Deshaies, réitèrent que "La desserte de la Rive-Sud avec un système léger sur rail (SLR) est une nécessité absolue".

Il faut savoir que l'aménagement de l'estacade dans l'axe du pont Champlain, à des fins de transport en commun, est toujours d'actualité et que ce projet s'appuie sur un cheminement historique de près de 20 ans.

D'abord inscrit aux "Ententes-cadres" signées entre la Montérégie et le gouvernement libéral du Québec des années '80, ce projet a de nouveau été inscrit dans la seconde "Entente-cadre" qui couvrait la période comprise entre 1995 et 2000. L'axe du pont

Champlain est un axe majeur de transport en commun et la voie réservée du pont Champlain équivaut depuis longtemps à un métro hors tunnel; elle reste pourtant une mesure temporaire... depuis 1978!



La voie réservée du pont Champlain assure 17 000 déplacements durant les heures de pointe du matin, ce qui signifie 380 mouvements d'autobus sur le pont le plus achalandé du Canada. Le RTL effectue 70% de ces déplacements, les autres étant assurés par des transporteurs privés. Les bénéficiaires de

l'aménagement du SLR dans l'axe du pont Champlain sont donc très avantageux, non seulement pour les clients du RTL, mais aussi pour toute la Rive-Sud.

Le projet du SLR retirera du réseau routier plus de 8000 automobiles chaque jour. Au plan de l'achalandage, on passera, sur une base annuelle comparable 2006-2016 de 9,1M de déplacements à 16,7M soit une augmentation plus que significative. Dans les faits, l'achalandage sera supérieur à ce dernier chiffre compte tenu de l'attractivité des arrêts prévus le long du trajet, à Montréal, en direction du centre-ville. De plus, le SLR fonctionne à l'électricité, une énergie propre et renouvelable. En plus des 8000 véhicules qui ne seront plus dans l'axe du pont Champlain, le RTL pourra aussi retirer près de 380 autobus qui assurent, actuellement, les liaisons entre la grande Rive-Sud et le terminus Centre-ville, une économie appréciable qui se traduit par la réduction de 20 000 tonnes de gaz à effet de serre.



*«Même en réservant deux nouvelles voies au transport en commun durant les heures de pointe, cela n'aura pas pour effet de désengorger le terminus du Centre-ville. Ce terminus est déjà occupé à sa pleine capacité et il est impossible d'y ajouter de nouveaux départs, notamment, en heures de pointe de l'après-midi. Les files d'attente sont longues, trop longues de nous dire plusieurs usagers»,* précise Mme Deshaies, présidente du RTL.



## Le RTL prend des mesures pour combattre l'agressivité à bord

Des incidents fâcheux se produisent parfois dans les autobus. Or, le RTL veut réduire le nombre d'agressions qui se produisent à bord. Il semble que ces agressions, verbales et/ou physiques, se manifestent surtout à l'embarquement au moment de la perception.

Pour apporter le soutien nécessaire, tant à ses chauffeurs qu'à ses clients. Le RTL a d'abord choisi d'informer les gens des risques qu'ils prennent quand leur comportement entrave le service et la sécurité des personnes à bord de l'autobus. Le RTL a aussi formé ses chauffeurs, en priorisant les interventions des superviseurs sur des lignes d'autobus ciblées. Enfin, le RTL a évalué la faisabilité d'installer des équipements de surveillance électronique à bord.



Dans cette opération, le RTL agit en collaboration avec le Service de police de Longueuil afin de rejoindre et d'interpeller les contrevenants, sans toutefois effrayer les clients qui se comportent correctement.

À la mi-août, lors de l'émission des cartes d'accès pour l'année scolaire 2006-2007, dans certaines écoles ciblées, des représentants de la Police de Longueuil, du RTL et du syndicat des chauffeurs ont remis à 4400 jeunes âgés de 12 à 17 ans un étui pour y insérer leur carte d'accès devant accompagner leur titre de transport à tarif réduit. Ce support leur rappelle d'adopter un comportement adéquat à bord des autobus.

### Les principales étapes du plan d'action proposé

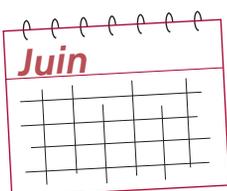
- Le 5 mars, des policiers de Longueuil ont assisté à une présentation du *Programme J'monte à bord* dans une école en vue d'intégrer une partie du message du RTL à leurs propres présentations quand ils rencontrent les élèves. Ce programme vise à apprendre aux jeunes comment utiliser correctement le transport collectif.
- Des affiches permanentes, installées à bord de tous les autobus, contribuent à limiter les actes répréhensibles.



- Enfin, en septembre, la tenue d'une campagne ciblée dans les terminus Panama et Longueuil a clôturé la campagne de sensibilisation aux effets néfastes des agressions et des méfaits qui n'ont pas leur place dans les autobus du RTL.

### Des résultats satisfaisants

Les agressions physiques sont à la baisse en 2006 passant de 35 en 2004, 23 en 2005 et 19 en 2006 (baisse globale de 46%), tandis que les agressions verbales sont passées de 115 en 2004, 95 en 2005 et 107 en 2006 (baisse globale de 13 %).



## **Les nouveaux autobus articulés sont légèrement différents**

**L**es quatre autobus articulés neufs, à plancher surbaissé, LAG300, livrés en juin présentent quelques différences par rapport aux 16 que le RTL possède déjà. Dans plusieurs cas, les modifications proviennent du fabricant Van Hool et de son processus de standardisation.

*Ces autobus neufs sont plus longs de 15 mm; ils ont le même*



*empattement, mais le porte-à-faux avant est plus long de 95mm et le porte-à-faux arrière est plus court de 80mm. Sa hauteur totale sera majorée de 120mm. Le seuil de porte plus haut de 20mm; l'angle de dégagement avant et arrière s'établit à 9° au lieu de 7° 12' en avant et de 8° en arrière. Enfin, la distance entre l'accordéon et le sol est aussi augmentée.*

Au plan de la finition extérieure, le fabricant a ajouté un verre teinté noir au-dessus des fenêtres des passagers en remplacement de la tôle blanche. Les vitres des passagers sont positionnées plus haut sur la caisse par rapport au sol.

À l'intérieur, la hauteur maximale des sièges des passagers, entre l'assise et le sol, varie de 450mm à 495mm. La hauteur des tribunes des passagers est de 300mm maximum par rapport à 310mm auparavant. L'ajout d'une tribune du côté gauche de la remorque pour soulever les sièges des passagers améliore la vision vers l'extérieur. Enfin, la hauteur des portes est de 2,05m par rapport à 2m.

### **Ce qu'on demande au fabricant**

Le prochain achat regroupé d'autobus articulés prévoit que le RTL en commande huit.

Le contrat devrait être octroyé en janvier 2007; la livraison des autobus articulés s'étalerait de 2008 à 2012 et dans le meilleur des délais, le RTL pourrait recevoir les siens en 2009.

L'appel d'offres comprend une demande additionnelle au fournisseur; les partenaires lui demande d'inclure à la fabrication de ses véhicules un programme de développement et d'essais, axé sur l'ajout de nouveautés, d'éléments susceptibles d'accroître le confort, bref de proposer des améliorations pour le client.



## Les travaux de revitalisation de la Place Charles-Le Moyne sont en cours!



Le grand projet de revitalisation de la Place Charles-LeMoyne qui se déroule à proximité de la station de métro et du terminus Longueuil comprend non seulement les travaux de construction de l'Université de Sherbrooke, estimés à 120 M\$, mais aussi plusieurs autres travaux majeurs sur le réseau routier, estimés à 23 M\$. Les travaux qui ont débuté en mars devraient se terminer à l'été 2009. La construction de l'université s'étendra quant à elle du 19 juin 2006 au 1<sup>er</sup> juin 2009.

### Les travaux en 2006

**14 400 000 \$**

Changement de la conduite principale, par Gaz Métro.	du 13 mars au 9 avril - <b>terminé</b>
Travaux en vue d'alimenter la future université, par Hydro-Québec.	du 3 avril à juin
Aménagement d'un nouveau stationnement municipal payant, le P6A. <i>Le P6A totalisera 1089 places de stationnement.</i>	du 17 avril au 9 juillet
Élargissement de la rue Saint-Charles. <i>À la fin des travaux, la rue Saint-Charles comptera 3 voies dans chaque direction.</i>	du 17 avril au 1 <sup>er</sup> octobre
Déplacement des services d'électricité de la station de métro.	du 1 <sup>er</sup> mai au 11 juin
Réaménagement des 1080 places du stationnement actuel municipal payant, P1. <i>Il passe de 1080 à 415 places: 60 places sont allouées au RTL, 63 à l'horodateur, 14 aux taxis et 52 au débarcadère communément appelé le "kiss'n ride".</i>	du 10 juillet au 27 août
Réfection de la voûte, c'est-à-dire du toit du tunnel du métro, par la STM.	du 28 août au 24 décembre
Le débarquement des gens et l'aire d'attente des taxis au métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke sont déménagés à proximité du stationnement P1 et du terminus d'autobus.	depuis le 11 septembre

### Prévus en 2007

**3 970 000 \$**

Phase 1 de l'élargissement de la rue Saint-Charles. <i>En 2007, les travaux s'effectueront entre la rue Saint-Charles et place Charles-LeMoyne.</i>	
Reconfiguration du terrain de l'édifice Montval et du Complexe Saint-Charles.	
Reconfiguration de l'intersection Saint-Charles et place Charles-LeMoyne. <i>Le tronçon de la rue Saint-Charles entre place Charles-Le Moyne et la route 134 sera éliminé.</i>	

### Prévus en 2008

**4 920 000 \$**

Aménagement de l'atrium et de l'esplanade, un nouvel espace vert.	
---	--



## La nouvelle convention collective des chauffeurs est signée



Le 28 mars, le nouveau contrat de travail des chauffeurs a été signé. Il couvre la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2009. On voit ici toutes les personnes qui ont participé aux négociations. À la table: Michel Bibeault, conseiller syndical, Richard Drouin, président du syndicat des chauffeurs, Johane F.-Deshaies, présidente du conseil d'administration du RTL, Pierre Del Fante, directeur général et Hélène Thibodeau, directrice de l'Exploitation.



## In English, Please? Yes Sir.

Depuis le 10 avril, le RTL a mis en ligne la version anglaise de son site Internet. Toutefois, compte tenu de la fréquence des mises à jour nécessaires et des ressources humaines et financières disponibles, il a été convenu de ne pas tout traduire. Ainsi les horaires d'autobus, les formulaires de demandes de cartes d'accès, le Rapport annuel, et d'autres documents offerts en format .pdf restent en lien, mais uniquement en français.





## Sommés-nous en mesure de bien répondre aux clients? OUI!

Le Service à la clientèle peut dorénavant mieux compiler les plaintes, soit par nature, par date, par numéro d'autobus, par ligne d'autobus, par artère, etc.



Ce système de gestion des plaintes s'appelle SYGEC pour SYstème de Gestion des Événements Clients.

Opérationnelle depuis le 15 mai, cette nouvelle façon de faire vise à réduire le délai de réponse aux clients qui transmettent leur(s) plainte(s) au RTL par téléphone, par formulaire ou par courriel, et à apporter plus de précision aux réponses qu'on leur fournit.

Quand le Service à la clientèle reçoit les plaintes et les commentaires des clients, il arrive qu'il doive les acheminer au service concerné pour que celui-ci procède à une enquête sur l'objet de la plainte. Chaque plainte est alors traitée selon l'un ou l'autre des niveaux de gravité suivants:

<b>gravité 1</b>	client ou employé en danger immédiat	traité le jour même
<b>gravité 2</b>	client ou employé peut-être en danger	traité en un maximum de 3 jours
<b>gravité 3</b>	relation tendue avec un client	traité en un maximum de 5 jours
<b>gravité 4</b>	le client ne peut se fier au transport promis	traité en un maximum de 7 jours
<b>gravité 5</b>	inconvenient désagréable	traité en un maximum de 10 jours

Le RTL a entièrement créé à l'interne cet outil de gestion qu'il a présenté au congrès de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) les 25, 26 et 27 octobre.

Dans le cadre de l'amélioration du contrôle et de la gestion de la réponse téléphonique au Service à la clientèle, la durée d'attente pour le client est passé de 54 à 48 secondes.



## Le RTL a participé à la Semaine de la sécurité routière

Pour souligner la *Semaine de la sécurité routière* qui s'est tenue du 15 au 21 mai, en collaboration avec le Service de police de Longueuil, le RTL avait préparé une journée spéciale d'information et d'activité à l'intention de ses chauffeurs.

### De 8h à 9h30

69 chauffeurs ont été observés au centre Vieux-Longueuil et 20 autres au centre Saint-Hubert.

### De 14h à 17h

53 chauffeurs se sont présentés au stand du centre Vieux-Longueuil et 50 à celui du centre Saint-Hubert. On y avait affiché l'indicateur de gestion des accidents.

La vidéo "Vérifications avant départ" (VAD) jouait en arrière plan et les représentants du Service de police de la Ville de Longueuil donnaient de l'information sur le Code de la sécurité routière.

### Projet pilote de bandes réfléchissantes

Faisant suite à l'analyse des accidents en 2004, on a profité de la journée pour annoncer un projet pilote d'un an qui, depuis, a été mis en place. Ce projet consiste à appliquer une bande réfléchissante à l'arrière d'un certain nombre d'autobus.



Le mercredi matin, 17 mai, les chauffeurs ont été observés lors d'audits, effectués dans les centres Vieux-Longueuil et Saint-Hubert le matin entre 8h et 9h15. Respect de la signalisation en place, contrôle de la vitesse, etc. étaient mesurés. Munis de leur radar, les policiers ont sensibilisé une vingtaine de chauffeurs au respect de la vitesse sur nos sites.



## La nouvelle Loi sur le tabac a des effets au RTL

### Au 1000 de La Gauchetière et au terminus Centre-ville

Depuis le 31 mai, les aires qui étaient réservées aux fumeurs ont été éliminées. Le fumoir public, alors situé dans le carrefour alimentaire au rez-de-chaussée, a été fermé.



### Dans les abribus

Le RTL invitait déjà depuis longtemps ses usagers et la population en général à ne pas fumer dans ses abribus, mais la nouvelle loi règle un problème d'interprétation qu'avait déjà donné un tribunal quant à la notion d'endroit fermé en référant à un abribus. C'est pourquoi il est maintenant clairement interdit de fumer dans un abribus, car le nouvel article 2.1 de la loi ne laisse pas de doute à ce sujet.

### Dans le service de taxi collectif

Si l'interdiction de fumer existait déjà dans les milieux de travail, elle s'étend dorénavant aux véhicules transportant deux personnes ou plus et obligatoirement utilisés dans le cadre d'un travail et dans les taxis.



Signalons que le service de taxi collectif qu'offre le RTL assurait déjà des déplacements sans fumée à partir de voiture non-fumeur.

### Sur les terrains des écoles

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre, il est aussi interdit de fumer sur les terrains des établissements d'éducation

préscolaire, ou d'enseignement primaire, ou secondaire, publics ou privés.



### LA RÈGLE DES 9 MÈTRES

Les nouvelles dispositions de la *Loi sur le tabac* prévoit qu'il est interdit de fumer dans un rayon de 9 mètres de toute porte donnant sur un lieu occupé par un établissement de santé et de services sociaux, une ressource intermédiaire, un centre de formation professionnelle ou un centre d'éducation des adultes, un collège d'enseignement général et professionnel, une université ou un lieu de loisirs ou d'activités communautaires pour personnes mineures.

Rappelons que la *Loi sur le tabac* a été adoptée en juin 1998. Au cours du mois de juin 2005, cette loi qui comporte un large éventail de mesures a été renforcée par l'adoption de modifications législatives restreignant davantage l'usage, la fourniture et la promotion du tabac.



## **Le prix Action municipale et famille 2006 est décerné à la Ville de Longueuil pour le projet d'accessibilité aux poussettes ouvertes dans les autobus du RTL**

**L**a Ville de Longueuil a été honorée pour son soutien aux familles et pour la réalisation d'une initiative dans son milieu. Elle a remporté le prix Action municipale et famille 2006 pour le projet d'accessibilité des poussettes ouvertes à bord des autobus du RTL, une distinction que lui a décernée le Carrefour action municipale et famille lors de son colloque annuel tenu à Bromont le 27 mai.

Rappelons que le 3 octobre 2005, le RTL était le premier organisme de transport de la région métropolitaine à appliquer une mesure adaptée et sécuritaire aux poussettes ouvertes à bord de ses 231 autobus à plancher surbaissé. Depuis, les poussettes ouvertes y sont autorisées en semaine, en dehors des heures de pointe ainsi que les samedi et dimanche toute la journée.

Ce projet a été rendu possible grâce à l'appui et à l'implication de plusieurs partenaires dont l'organisme Initiative 1,2,3, GO! Longueuil, le CSSS Pierre-Boucher / CLSC Longueuil-Ouest et le RTL.



*Serge Charbonneau de la Ville de Longueuil, Louise Houde du ministère des Affaires municipales et des Régions, Josée Beaudin de 1,2,3 Go!, Johane F.-Deshaies, présidente du RTL et conseillère municipale ainsi que Nicole Saulnier, chef du Service à la clientèle du RTL.*

## **Couronnant l'excellence de son nouveau système d'entretien des véhicules, le RTL mérite un prix OCTAS!**

**L**e RTL a mérité, le 27 mai, un prix Octas pour la réalisation de son projet: CLIC. Les prix OCTAS soulignent les nouveautés en matière de technologie de l'information.

Le projet CLIC (pour 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. Celui-ci a toujours accès à une vue d'ensemble des travaux d'entretien sur une base hebdomadaire et peut gérer de façon très conviviale l'entretien au quotidien.





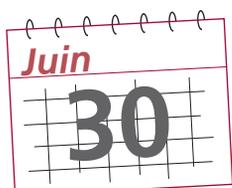
## **Le RTL veut mobiliser son personnel d'encadrement**

**L**e Service du développement organisationnel et rémunération a été mandaté pour évaluer le degré de mobilisation des cadres tous les 18 mois.

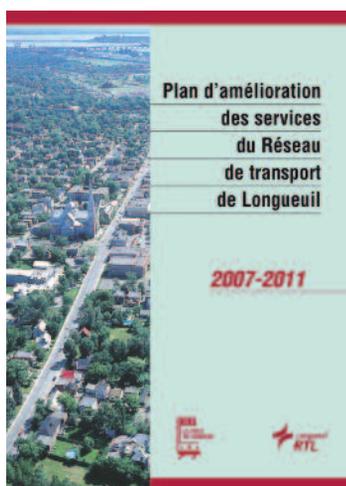
En mai, chaque cadre a été invité à donner son opinion sur l'état de la mobilisation en répondant à un questionnaire. Le taux de réponse a été de 80 % et les données recueillies sont statistiquement représentatives de l'opinion des cadres. Les services d'un consultant ont été retenus afin de procéder à une compilation des réponses et afin de fournir des informations statistiques dépersonnalisées à la direction du RTL, le tout dans le but d'assurer la plus parfaite confidentialité de l'information transmise par les cadres.

Les résultats du sondage ont été transmis au comité de direction en automne 2006 et chaque directeur a reçu les données relatives à sa direction.

Les résultats démontrent une nette amélioration des indicateurs de la mobilisation par rapport au premier sondage réalisé en 2004. L'ensemble des résultats sera présenté aux employés cadres en début de 2007.



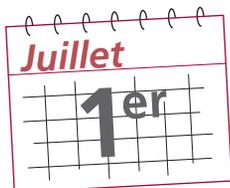
## **Le Plan d'amélioration des services du RTL vise à augmenter l'achalandage de 8% d'ici 2011**



**D**ans le cadre de la nouvelle politique québécoise du transport collectif du gouvernement du Québec, rendue publique en juin, le RTL a préparé un plan d'amélioration de ses services pour les années 2007 – 2011 afin de répondre à l'objectif d'augmenter de 8 % l'achalandage du transport en commun sur son territoire d'ici 2011.

Tous les secteurs du territoire que le RTL dessert ont été analysés et il en est ressorti 15 projets d'ajouts de service.

Le plan d'amélioration des services du RTL a fait l'objet d'un rapport qui a été présenté et adopté par son conseil d'administration et qui sera déposé au ministère des Transports du Québec en février 2007.



### **Un crédit d'impôt est accordé, au fédéral, pour le transport en commun**

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, les clients du RTL peuvent demander un crédit d'impôt de 15,25 % pour 2006 et de 15,50 % pour 2007 et les années suivantes sur le coût de leurs cartes mensuelles de transport en commun (c'est-à-dire sur les TRAM et les cartes mensuelles locales) dans leur déclaration de revenus fédérale.



Le crédit d'impôt s'applique à toutes les gammes de tarifs: ordinaire, intermédiaire et réduit.



### **Le RTL accorde le tarif réduit aux étudiants âgés de 18 à 25 ans, utilisateurs de la carte mensuelle du RTL**

Cette nouvelle carte d'accès est donc obligatoire pour pouvoir bénéficier de ce nouveau privilège sur le réseau du RTL.

L'étudiant n'est pas tenu de résider sur le territoire juridique du RTL pour obtenir cette carte; il doit cependant fréquenter à temps plein une institution scolaire reconnue par le ministère de l'Éducation.



#### **Qu'advient-il du tarif INTERMÉDIAIRE?**

Depuis le 1<sup>er</sup> août, le tarif INTERMÉDIAIRE, jusqu'alors accordé aux étudiants âgés de 18 à 21 ans, ne s'applique uniquement qu'aux titres métropolitains de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), soit aux TRAM zones 3 à 8. Il ne s'applique plus à la carte mensuelle locale du RTL.



## **Le RTL vérifie sur la route une proposition de Novabus**

**L**e 17 août, le RTL a emprunté pour une journée, un véhicule de la STL au nouveau design que Novabus propose pour l'essieu arrière. Ce véhicule est semblable à ceux que le RTL a reçus cette année, mais le montage de la suspension et du freinage arrière est modifié. Ce nouveau véhicule est muni de quatre freins à disques permettant au fabricant d'augmenter la distance entre les ballons arrière (gauche et droite). De cette manière, le véhicule devient plus stable et plus facile à manœuvrer.

### **Bilan des essais avec un autobus à plancher surbaissé de 2006**

Les participants ont observé la stabilité du véhicule, sa conduite, le confort des usagers et celui des chauffeurs. Les essais ont été effectués avec des charges variées, par grands vents, à haute et basse vitesse et par chaussée abîmée. Les essais sur route ont eu lieu le matin de 6h10 à 11h15 et l'après-midi de 15h à 18h.

### **Plusieurs trajets ont été choisis en fonction de certaines spécifications:**

- sur le pont Champlain à faible charge, sans aucune charge, à forte charge;
- évaluer l'impact des vents obliques et le comportement du véhicule en virages serrés;
- observer le comportement du véhicule sur la route 132 et dans Boucherville;
- sur tracé urbain bosselé avec une charge élevée;
- comportant une charge de forte à faible, haute et basse vitesse, virages serrés.

Chaque participant a rempli une fiche d'évaluation. De l'avis de tous, la modification apportée à la configuration de la suspension arrière constitue une nette amélioration par rapport aux véhicules précédents. En 2007, le RTL recevra donc des autobus à plancher surbaissé qui seront configurés de cette manière.



*On reconnaît ici: MM. Pierre Montmigny, chauffeur, Jocelyn Painchaud, représentant des chauffeur et membre du comité autobus et Martin Fortin, superviseur. Plusieurs chauffeurs soit: Robert Cuerrier, Christine Dionne, André Pontbriand et Éric Énard ont effectué l'un ou l'autre des trajets choisis.*



### **La compagnie VOITH honore le RTL**

**D**es représentants de la compagnie Voith, fournisseur de la transmission du même nom, étaient de passage au RTL pour remettre au directeur général, M. Pierre Del Fante, une plaque honorifique soulignant l'excellence des relations d'affaires entre Voith et le RTL.

M. Del Fante s'est dit honoré de recevoir une telle marque de reconnaissance. Il a rappelé que le RTL a été, en 1989, le premier utilisateur de la transmission Voith en Amérique du nord: «À cette époque, a-t-il expliqué, la compagnie Voith avait une très bonne réputation et ses transmissions étaient très appréciées en Europe; mais en Amérique, l'industrie du transport en commun hésitait à les choisir. Le RTL qui achetait alors ses premiers modèles Van Hool AG700, a pris le risque d'opter aussi pour Voith. Ce choix s'est avéré un réel succès au plan de la fiabilité de ces transmissions et au plan du service qu'offre son fabricant.»

Aujourd'hui, au RTL, les modèles Classic et AG300 sont équipés d'une transmission Voith et les prochains véhicules le seront aussi.



MM. Gaétan Roy, chef du Service technique du RTL; Tracey Johnson, ingénieur USA-Voith; Scott H. Ellis, responsable de l'Est du Canada-Voith; Robert J. Wiss, vice-président USA-Voith; Pierre Del Fante, directeur général du RTL; Colette Lacasse, ingénieur au Service technique; Gerd Schneider, Corporation Allemagne; Paul Coulombe, chef de l'Entretien des véhicules à Saint-Hubert au RTL; Yves Boulanger, coordonnateur au Service technique et Johnny Mulfati, Cummings.



### Le RTL et le syndicat de l'entretien s'entendent



Le 28 septembre, le nouveau contrat de travail des employés d'entretien a été signé. Il couvre la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2011. Dans l'ordre habituel: MM. Gravel, Couture, Savard, Sénécal, Leduc, Robichaud, Del Fante, La Rue, Bédard et Fournier de même que Mmes Deshaies et Nadeau; tous étaient présents lors de la signature.



### Les coccinelles envahissent les autobus du RTL!

En association avec le Carrefour le Moutier, idéateur du projet, le Centre de santé et de services sociaux Pierre-Boucher, la Table de concertation des sans domicile fixe de Longueuil et le Service de police de la Ville de Longueuil, le RTL est un fier partenaire du réseau "Sentinelles".

Ce réseau se compose de citoyens, formés par le Carrefour le Moutier, à détecter les signes de détresse chez une personne, à écouter et à évaluer ses besoins, à l'approcher et la référer à une ressource appropriée. Le projet de prévention du réseau "Sentinelles" fait valoir l'importance de dépister les situations à risque le plus tôt possible, afin d'agir sur les premières manifestations de la détresse avant qu'elles ne deviennent envahissantes parce que non résolues, conduisant souvent irrémédiablement à des situations sociales plus dramatiques: itinérance, crise suicidaire, violence ou dépendances.



### Le RTL produit son Plan du réseau édition 2007

Le Service des publications a produit et diffusé en fin d'année 2006 l'édition 2007 du Plan du Réseau de Longueuil.



## Projet majeur 2003-2008

# L'implantation d'une CARTE À PUCE

<b>Phase 1</b>	
<i>Adaptation du système</i>	
Préparation du projet	<b>terminé</b>
Conception du système	<b>terminé</b>
Réalisation	<b>terminé</b>
Préparation finale	<b>en cours</b>
<b>Phase 2</b>	
<i>Déploiement du système</i>	
Déploiement partiel	<b>janvier à mars 2008</b>
Déploiement final	<b>mars à décembre 2008</b>

*L'étape de réalisation de la phase 1 est maintenant terminée.*

Le projet carte à puce s'est poursuivi en 2006. L'élaboration des paramètres du système central a été effectuée durant cette année par des groupes de travail spécialisés dans les domaines respectifs. L'analyse des spécifications pour le développement des interfaces a également commencé. De plus, la stratégie de déploiement partielle et finale est actuellement en révision afin d'obtenir une vue d'ensemble plus détaillée de chacune des activités d'implantation.

Les prototypes d'installation, par type de véhicule, ont été réalisés afin de confirmer le positionnement des équipements et d'estimer les temps requis à la réalisation des travaux d'installation dans les autobus. Par la suite, l'ensemble des activités nécessaires à la mise en place de l'environnement pour la réalisation des travaux a été complété. Tous les éléments sont maintenant prêts pour débiter la première phase d'installation prévue en janvier 2007.

Le projet d'installation de modems radiofréquences, sur l'ensemble des véhicules, a été réalisé tel que prévu. Un ajout au projet a permis l'installation de capteurs sur tous les autobus articulés AG-300.

Le projet a nécessité une collaboration intense quant à la gestion des contrats d'approvisionnement et à la mise en place des processus et des structures relatives à la gestion logistique des composantes physiques.



*En collaboration avec le Service des communications, un kiosque d'information a été installé dans les salles de chauffeurs des deux centres d'exploitation lors d'une journée thématique. D'autres rencontres d'information sont prévues en 2007.*

## dans les transports collectifs

De son côté, la Direction exploitation, en collaboration avec celle de l'Entretien et du Service technique, a complété les travaux sur le positionnement des équipements embarqués tels que le valideur et la console du chauffeur. La Direction du projet a animé cinq rencontres d'information pour permettre la mise à niveau du personnel d'encadrement, des agents et du personnel de bureau, ainsi qu'une présentation à l'exécutif du syndicat des chauffeurs. En collaboration avec le Service des communications, un kiosque d'information a été installé dans les salles de chauffeurs des deux centres d'exploitation lors d'une journée thématique. Le choix d'un usager maître a été déterminé pour représenter l'Exploitation dans le cadre du projet pour l'année 2007. Le calendrier des activités prévues en 2007 a été défini.

Enfin, le RTL a participé activement à la table de transport adapté du projet vente et perception pour assurer que les orientations adoptées soient conformes à ses processus d'affaires et qu'elles répondent adéquatement aux besoins de sa clientèle. Les travaux ont permis de faire reconnaître une solution distincte pour le RTL. Cette solution technologique a été ultérieurement adoptée par d'autres sociétés de transport.



**Service de transport adapté**

Une application pouvant combler les besoins actuels et futurs reliés à la production de la facturation et la conciliation avec le nouveau système central de vente et perception a été développée et implantée. Les anciens équipements servant à la facturation des agences ont été remplacés par de nouveaux équipements qui ont l'avantage d'améliorer la saisie et l'impression des factures. Les liens avec le système actuel ont été développés et sont opérationnels. De plus, toutes les données nécessaires à la facturation et à la conciliation des revenus provenant du futur système centralisé sont identifiées.



*En fin d'année, chaque employé a reçu sa copie de l'agenda 2007 portant évidemment sur l'arrivée de la carte à puce. Ensemble, l'agenda et le calendrier ont permis de présenter en avant-première un aperçu des nouveaux équipements de vente et de validation.*

# Portrait

au 31 décembre 2006

## de la clientèle

### Le profil

Municipalité	Arrondissement	Lieu de résidence	Âge moyen	Groupe d'âge				Sexe		Statut		
				6-17 ans	18-25 ans	25-64 ans	65 ans et +	homme	femme	travailleur	étudiant	autre
Boucherville		5,9%	33,7	9,2%	36,1%	53,9%	0,8%	51,4%	48,6%	60,4%	38,0%	1,5%
Brossard		22,8%	32,7	17,6%	30,1%	49,1%	3,2%	45,0%	55,0%	52,8%	42,1%	5,0%
Longueuil	Greenfield Park	5,1%	36,3	14,3%	25,1%	53,8%	6,8%	39,0%	61,0%	43,0%	38,0%	18,9%
	Saint-Hubert	17,5%	32,0	14,9%	29,5%	55,4%	0,2%	39,4%	60,6%	57,3%	40,7%	2,0%
	Vieux-Longueuil	34,2%	33,0	13,6%	31,6%	50,9%	3,9%	42,0%	58,0%	52,5%	37,3%	10,2%
	total	56,8%	33,0	14,1%	30,4%	52,6%	3,0%	40,9%	59,1%	53,1%	38,4%	8,5%
Saint-Bruno-de-Montarville		2,7%	34,8	13,7%	21,9%	63,0%	1,3%	47,2%	52,8%	64,5%	31,3%	4,3%
Saint-Lambert		4,2%	31,5	22,8%	25,3%	48,0%	3,9%	47,7%	52,3%	47,3%	44,7%	7,9%
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%
Total 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 <sup>(1)</sup>	30 312 490	115 899

(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%
<b>sous-total</b>	<b>66,8%</b>
interne Longueuil	31,9%
vers/de Couronne sud	1,0%
autres	0,3%
<b>total</b>	<b>100,0%</b>

##### 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%
<b>total</b>	<b>100,0%</b>

source : Enquête Origine-Destination 2003

#### DU TRANSPORT ADAPTÉ

minibus en pointe	19
taxis en pointe	85
coûts d'exploitation	4 275 880 \$
coût / déplacement	14,24 \$
déplacements / minibus	115 386
déplacements / taxi	184 837
passagers / véhicule / heure	2,48
passagers / courses / taxi	2,62
coût / voyageur / taxi	12,17 \$
fauteuils roulants	54 983
ambulants	234 781
accompagnateurs	10 459
courses/taxi	70 558
km parcourus / passager / minibus	8,43 km

# Portrait

au 31 décembre 2006

## des ressources

### Les effectifs

chauffeurs	550
employés d'entretien	196
employés de bureau	69
vendeurs de billets	3
personnel d'encadrement	99
<b>total</b>	<b>917</b>

### Les revenus

contribution de la municipalité	52 000 000 \$
revenus des clients-usagers	42 597 696 \$
subventions - MTQ	13 135 849 \$
autres revenus	3 789 501 \$
subventions - AMT	3 207 411 \$
<b>total</b>	<b>114 730 457 \$</b>

### Les dépenses

traitements et avantages sociaux	65 264 938 \$
service de la dette à long terme	10 023 867 \$
autres biens non durables	7 117 340 \$
autres transports	7 711 235 \$
carburant	7 079 673 \$
activités d'investissement	5 257 282 \$
frais généraux	3 366 398 \$
transport - contribution à la desserte du métro	1 802 598 \$
contribution à l'AMT pour le compte de la municipalité	2 084 283 \$
achats de services techniques	1 568 257 \$
services publics	2 036 605 \$
entretien et réparations	1 575 089 \$
loyer	758 885 \$
transport - contribution au train de banlieue	1 583 209 \$
affectations	(2 629 511 \$)
<b>total</b>	<b>114 600 148 \$</b>

# Portrait

au 31 décembre 2006

## du réseau

### Le réseau

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

### L'exploitation

#### Véhicules-heures annuels "assignés"

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	811 747	30 664	842 411
Contrat AMT (ligne 90)	18 575	-	18 575
<b>total</b>	<b>830 323</b>	<b>30 664</b>	<b>860 986</b>

#### Véhicules-km annuels

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	17 947 505	725 418	18 672 923
Contrat AMT (ligne 90)	522 798	-	522 798
<b>total</b>	<b>18 470 303</b>	<b>725 418</b>	<b>19 195 721</b>

#### Véhicules en opération en pointe AM (assignation août 2006)

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	301	20	321
Contrat AMT (ligne 90)	11	-	11
<b>total</b>	<b>312</b>	<b>20</b>	<b>332</b>

#### Vitesse d'exploitation (km/h)

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	22,1	23,7	22,2
Contrat AMT (ligne 90)	28,1	-	28,1
<b>moyenne - réseau</b>	<b>22,2</b>	<b>23,7</b>	<b>22,3</b>

### Les infrastructures

Centre Saint-Hubert	22 articulés
	158 conventionnels
Centre Vieux-Longueuil	180 conventionnels
<b>total</b>	<b>360 autobus</b>
âge moyen	7,9 ans
arrêts sur route abribus	2453
	576

# Portrait de la population et du territoire

Municipalité	Arrondissement	Superficie <sup>1</sup> (km <sup>2</sup> )	Population <sup>2</sup> 2006	Personne par ménage <sup>3</sup>	Âge moyen <sup>3</sup>	Auto par ménage <sup>3</sup>	Par TC
Boucherville		70,5	38 526	2,69	38,5	1,63	
Brossard		45,9	71 372	2,79	38,0	1,49	
Longueuil	Greenfield Park	4,8	17 303	2,46	38,6	1,27	
	Saint-Hubert	66,0	78 282	2,74	35,6	1,44	
	Vieux-Longueuil	44,8	136 384	2,23	37,9	1,15	
	total	115,6	231 969	2,40	37,2	1,25	
Saint-Bruno-de-Montarville		43,6	24 571	2,75	39,4	1,65	
Saint-Lambert		8,2	21 772	2,10	41,9	1,20	
Territoire RTL		283,7	388 210	2,49	37,9	1,34	

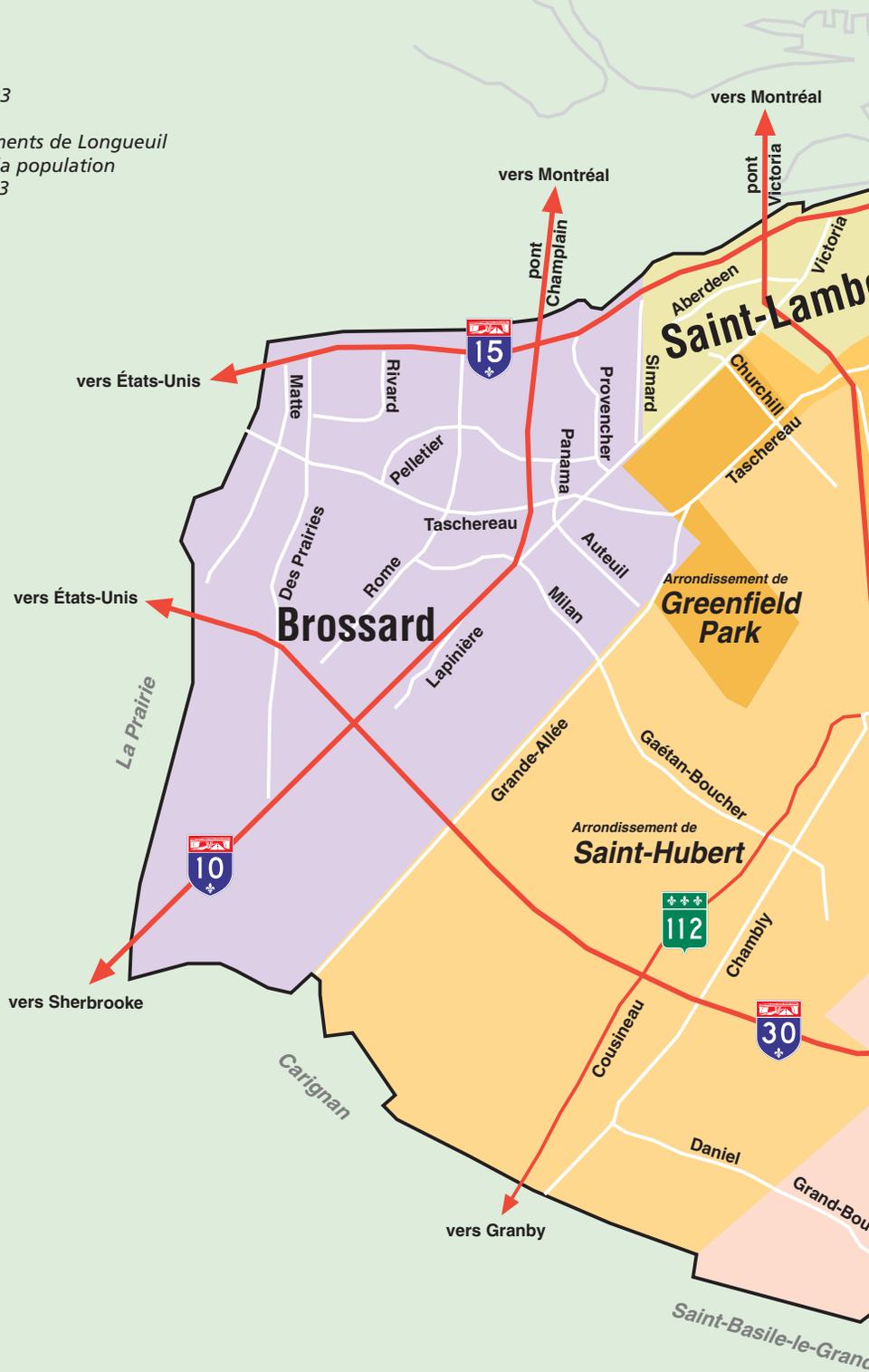
sources :

(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



Part modale<sup>3</sup>  
en pointe  
AM

- 12,5%
- 25,9%
- 22,3%
- 19,3%
- 22,3%
- 21,2%
- 12,7%
- 22,3%
- 20,6%





## Aux Ressources humaines

### Recherche de chauffeurs et de gens de métier

Le RTL fait face à un besoin sans précédent d'embauche de chauffeurs entre autres, à cause de nombreux départs à la retraite. Cette situation qui perdurera encore quatre à cinq ans, nécessite une attention d'autrement plus aiguë qu'il existe déjà une pénurie de chauffeurs qualifiés sur le marché.

Afin de pourvoir les postes de chauffeurs en quantité suffisante tout en maintenant les exigences élevées qu'a traditionnellement eu le RTL pour ses candidats, une stratégie a été développée. Elle favorise l'embauche et la formation de candidats ne possédant pas de permis de conduire classe 2. Dans cette optique, une entente est intervenue entre le RTL et le Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme afin de mettre sur pied une formation de chauffeurs d'autobus de fin de semaine. La stratégie a donné d'excellents résultats et a permis au RTL de combler ses postes de chauffeurs selon ses besoins.

Afin d'assurer le remplacement des chauffeurs retraités, 59 nouveaux chauffeurs ont été embauchés.

La Direction des ressources humaines multiplie les efforts pour combler les postes de chauffeur et de gens de métier. Pour ce faire, le RTL a participé au Salon de l'Emploi les 27 et 28 septembre à Montréal.

En vue de rencontrer et d'informer des candidats potentiels, la Direction des ressources humaines a aussi organisé une *Journée carrière* au centre administratif du RTL le 15 octobre. Le RTL y a accueilli plus de 60 participants.

Par ailleurs, le site Internet Emploi du RTL a rafraîchi sa présentation; [rtl-longueuil.qc.ca/emplois/emplois.asp](http://rtl-longueuil.qc.ca/emplois/emplois.asp)



## Formation

Titre	Participants
Formation de quatre semaines	59 nouveaux chauffeurs
Conducteur averti	193 chauffeurs
Vérification avant départ (VAD)	les 40 derniers chauffeurs
Prévention des agressions	65 chauffeurs
Conduite des véhicules	55 employés d'entretien
Prévention des agressions (APSAM)	65 chauffeurs
Voie réservée: Stationnement P11 et terminus Centre-ville.	
Formation spécifique	Contremaîtres et superviseurs
<p>Huit sociétés de transport en commun du Québec ont convenu de développer un programme de formation à l'intention des contremaîtres et superviseurs. Le programme se veut pratique. D'une durée de 12 jours, il est dispensé en cinq modules. Les thèmes abordés sont:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• les relations de travail,</li><li>• la gestion des équipes de travail,</li><li>• le rôle du gestionnaire de premier niveau,</li><li>• la communication,</li><li>• la gestion du changement.</li></ul> <p>Un comité adviseur, regroupant les représentants des sociétés de transport participantes, a été mis sur pied. Il s'est adjoint les services de l'Université Laval afin de développer et de dispenser ce programme.</p>	
Politique concernant la violence et le harcèlement psychologique au RTL.	Cadres
SIMDUT	Contremaîtres et employés d'entretien

## Plan d'accès à l'égalité

**E**n 2006, le Service du développement organisationnel et rémunération a développé un plan d'accès à l'égalité comprenant notamment des mesures de redressement visant à augmenter la représentation des membres des groupes visés que sont les autochtones, les membres de minorités ethniques, de minorités visibles et les femmes, et ce, en appliquant certaines mesures préférentielles.

Le plan d'accès à l'égalité du RTL a été accepté par la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. Rappelons que la loi qui s'applique aux organismes publics qui emploient plus de cent personnes, vise, entre autres, à favoriser une représentation plus équitable au sein de l'entreprise de groupes qui sont fréquemment victimes de discrimination en emploi.

## L'équité salariale

**F**aisant suite à l'exercice de l'équité salariale, plusieurs demandes d'évaluation de poste devaient être traitées. Les partis à l'équité ont convenu que toutes les demandes de réévaluation des postes syndiqués bureau postérieurs à novembre 2001 devaient être évaluées à la fin de l'exercice d'équité salariale. Le comité d'évaluation des emplois a donc traité ces demandes en 2006.



## À l'Exploitation

### Information, Loi 430 et gestion

Une soixantaine de réunions de service ont été maintenues et organisées en vue d'améliorer la communication et la diffusion de l'information aux employés de la Direction exploitation.

Dans le cadre de la loi 430 ou *Programme d'évaluation des propriétaires exploitants et conducteurs de véhicules lourds (PECVL)*, un document regroupant les rôles et responsabilités des différents services du RTL a été révisé en vue d'un audit de sécurité routière.

Le comité de la gestion de la performance s'est rencontré à 24 reprises afin d'assurer un suivi rigoureux des dossiers en cours et d'apporter un traitement uniforme des actions prises par les superviseurs en appliquant la grille de gradation des sanctions; 90 dossiers ont été traités par ce comité.

Dans le cadre du programme *J'monte à bord*, qui vise à sensibiliser les écoliers à l'utilisation du transport en commun, 49 classes ont été visitées dans 22 écoles. Un total de 1344 étudiants de niveau primaire ont participé à ce programme.

Dans le cadre de la gestion de la voie réservée du pont Champlain, le guide opérationnel a été actualisé et le contrat de balisage de la voie réservée du pont Champlain a été renouvelé.

Tous les cas d'absentéisme sont analysés en fonction de critères établis; au 31 décembre, 592 cas sur 654 ont été évalués et traités.

### Au Transport adapté

L'année 2006 a débuté par l'élaboration d'un bilan de la situation du transport adapté au RTL. De ce bilan a découlé une révision du modèle d'affaires du transport adapté qui s'est concrétisée par l'ajout de ressources essentielles à l'encadrement et à la redéfinition du rôle des partenaires sous-traitants.

La responsabilité de la gestion de la répartition du transport adapté a été transférée au fournisseur du service de taxi. Conséquemment, une formation complète a été préparée et donnée par le RTL au personnel de la nouvelle répartition.

De plus, en prévision de la prise en charge de l'activité, le personnel a reçu une formation sur le service à la clientèle adapté aux personnes vivant avec une déficience. Le transfert de la répartition s'est opéré à la mi-septembre de façon très transparente pour la clientèle. Conséquence indirecte du changement du modèle d'affaires, un nouveau contrat a dû être négocié avec le fournisseur de taxi adapté pour intégrer la prise en charge de la répartition. ➔

L'année 2006 a également vu la mise en œuvre de plusieurs mesures d'amélioration du service dont: l'accompagnement gratuit sur le réseau régulier pour les personnes admises au transport adapté, la prolongation des heures de réservation et la réduction du délai de séjour à destination.

Enfin, le RTL a contribué à l'organisation du Colloque annuel sur le transport des personnes à mobilité réduite qui s'est tenu en septembre à Boucherville. Sa participation s'est concrétisée par un soutien pour l'organisation de l'événement et l'accueil en plus de fournir des services de transport et de navette pour les participants. Le colloque a réuni plus de 200 intervenants du milieu partageant des enjeux à l'égard du transport des personnes à mobilité réduite.



*Plusieurs dossiers ont été traités avec l'appui de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL) dans un nouveau mode de collaboration constructive. L'AUTAL a collaboré avec le RTL à la réédition du guide à l'usager du transport adapté. Cette collaboration a permis de produire un document amélioré, plus clair, précis et mieux adapté aux besoins de la clientèle.*



## À l'Entretien des véhicules

### Mobilisation, audits et partenariat

**S**elon l'analyse produite par un consultant, le taux de mobilisation des cadres à la Direction de l'entretien s'est amélioré de 62 %. Des rencontres mensuelles ont eu lieu et un plan de formation a été élaboré entre contremaîtres et chefs de service.

Une approche de "coaching" a été adoptée et les contremaîtres ont été impliqués dans les suivis budgétaires, gestion de l'assiduité et gestion des griefs.

Les engagements mutuels en rapport avec l'entente de partenariat ont été maintenus, suivis et respectés. Pour ce faire, les indicateurs techniques et financiers ont été analysés et les correctifs nécessaires ont été apportés. Des rencontres de comité de relations de travail et de comité d'entretien ont eu lieu afin d'assurer le maintien des engagements et objectifs mutuels. Des groupes de résolution de problèmes ont été tenus et des rencontres hebdomadaires ont eu lieu entre le président du syndicat et le directeur de l'entretien.

Le traitement des griefs s'est effectué en continu, le processus formel de première étape et de deuxième étape est en application. Le nombre de griefs au Service des immeubles a diminué de 50 %.

Trois audits du contrôle routier ont eu lieu, la première étant administrative et les deux autres portant sur des inspections de véhicules. Le résultat des trois audits s'est avéré excellent, aucune non-conformité n'a été dénotée. La procédure Vérification Avant Départ (VAD) est suivie à la lettre.



## À la Planification et développement

### **Agrandissement du centre Vieux-Longueuil**

**L**e plan de gestion du parc d'autobus pour les années 2006 à 2011 permet d'établir que la capacité des deux centres d'exploitation sera atteinte en 2007, compte tenu de l'accroissement du parc de véhicules nécessaires pour répondre au nouveau plan d'amélioration des services du RTL. Ce plan a été élaboré dans le cadre de la nouvelle politique québécoise du transport collectif du gouvernement du Québec. Une analyse des solutions élaborées pour répondre à l'accroissement du parc d'autobus a conduit au choix de l'agrandissement du centre d'exploitation Vieux-Longueuil.

Des plans préliminaires et une estimation des coûts ont été préparés sur la base des besoins identifiés par les directions concernées du RTL. Le concept a été présenté au comité entretien et environnement ainsi qu'au conseil d'administration du RTL. En décembre, une demande de subvention a été adressée au ministère des Transports du Québec afin d'obtenir le financement nécessaire à cet agrandissement.

L'échéancier des travaux prévoit la préparation des plans et devis en 2007 et la construction en 2008. Les travaux devraient être complétés en novembre 2008.

### **Acquisitions informatiques**

**L**a version du logiciel du Système de Traitement et d'Analyse des Données (STAD), nouvellement installée, a fait l'objet d'une validation systématique de tous les modules de requêtes et de traitement des données. Après quelques corrections apportées au logiciel, il est maintenant fonctionnel pour produire les données d'achalandage et d'indicateurs par ligne, période et direction.

Dans le cadre de l'acquisition d'une nouvelle version du logiciel Hastus servant à la confection des horaires et assignations des chauffeurs d'autobus, la démarche a consisté à déterminer les spécifications du logiciel, former le personnel, convertir les données de l'ancienne version à la nouvelle et effectuer des tests de validation pour l'acceptation finale du logiciel. Par la suite, il a fallu mettre à jour les interfaces entre le logiciel Hastus et les autres systèmes du RTL (Madprep, Hasgé, MadHor, Gesterminus et STAD). Les horaires et assignations de janvier 2007 sont confectionnés avec la nouvelle version d'Hastus.

## **Enquête Origine-destination**

**L**e Service du développement a participé à la réalisation de l'enquête OD téléphonique de l'AMT servant au partage des recettes métropolitaines.

Les principaux travaux réalisés en 2006 sont:

- l'analyse du découpage zonal du territoire,
- la codification des réseaux de transport,
- la préparation de l'environnement MADITUC ainsi que des programmes et des chiffriers pour la validation des données,
- la codification et la validation des déplacements de l'enquête OD,
- la validation des données rattachées aux points de vente et les facteurs de pondération de l'enquête,
- la validation des évaluations des passagers et des passagers-kilomètres ainsi que les chiffriers utilisés pour le partage des recettes métropolitaines.

Les résultats obtenus sont conformes aux règles établies dans le cadre du partage des recettes métropolitaines.

## **Autres études et sondages**

**L**e RTL a réalisé pour l'AMT une étude de desserte élargie du centre-ville de Montréal par les lignes express 45 et 90. Cette desserte visait d'une part, à rapprocher la clientèle de son lieu de destination situé le long du boulevard René-Lévesque et d'autre part, à libérer en pointe des quais au terminus Centre-ville. L'étude comportait une analyse des destinations au centre-ville de Montréal, la réalisation de simulations d'achalandage ainsi que l'évaluation des impacts de six scénarios de prolongement en pointe et d'un scénario de fusion hors-pointe des deux lignes express. Les résultats des analyses ont été présentés dans trois rapports d'étape et deux notes techniques déposées au cours de l'année 2006. Le rapport final sera déposé en mars 2007.

Dans le cadre des travaux du Comité technique d'aménagement (COTAM), le RTL a procédé à la mise à jour de la cartographie des projets de développement résidentiels, commerciaux et industriels, a préparé les prévisions de logis et d'emplois dans les nouveaux secteurs, a amorcé le développement d'une base de données sur les entreprises et a poursuivi les travaux menant à l'élaboration du guide d'aménagement des quartiers.

Au cours de l'année, le parc industriel de Saint-Bruno-de-Montarville et le secteur commercial du Carrefour Rive-Sud ont fait l'objet d'un sondage afin de déterminer les besoins en service de transport en commun. Les résultats ont servi à élaborer de nouvelles dessertes de ces secteurs qui ont été adoptées par le conseil d'administration du RTL et celui de l'agglomération de Longueuil.



## À l'Ingénierie

### Programme "fiabilité"

L'année 2006 représentait la dernière année du Programme "fiabilité" des autobus Nova LFS et le Service technique a soutenu l'implantation des modifications déjà en cours en 2005 et a finalisé la définition des derniers projets. L'enveloppe budgétaire de ce programme au montant de 2 796 424 \$ a été consacré à la réalisation de 43 projets qui ont totalisé 2 860 559 \$. Les dossiers nécessaires à la vérification par le ministère des Transports ont tous été acheminés à la Direction des services administratifs et trésorerie du RTL.

Par ailleurs, le Service technique a préparé une liste de 19 projets permettant de réduire les coûts d'entretien des autobus. Les impacts financiers ont été chiffrés pour la plupart de ces projets.

Pour faciliter l'analyse des coûts et bénéfices des projets futurs, un chiffrer coût-bénéfice a été développé. Cet outil établit le seuil de rentabilité des projets à trois ans et les bénéfices sur une période de huit ans.

### Achat d'autobus

Le Service technique a aussi participé à l'élaboration du devis technique concernant l'achat d'autobus articulés 2008-2012. Cet effort a permis au bureau de projet de l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ) de procéder à l'appel d'offres en juin avec un devis technique et cahier des charges ayant de nouveaux requis de qualité, fiabilité et maintenabilité. Le contrat d'achat des prochains autobus articulés a été octroyé à NovaBus en décembre.

### Recherches et essais

L'évolution technologique des autobus est très rapide depuis quelques années. Afin d'évaluer la situation pour les années à venir, un tableau récapitulatif a été préparé. Ce tableau illustre les changements sur les composantes principales et l'année à laquelle cette évolution sera introduite sur les autobus. Cet exercice a permis au RTL de faire des choix éclairés afin de diminuer la charge de formation, l'approvisionnement de pièces de rechange et l'outillage pour les années à venir.

Des recherches de pièces alternatives ont été entreprises en vue de remplacer les disques de freins, garnitures de freins, "piston lock-up" de transmission, des essuie-glaces et des pompes à lave-vitre. Le seul élément implanté en 2006 a été le "piston lock-up" qui générera des économies de 100 000 \$ sur huit ans et 450 000 \$ sur 12 ans.

Des essais sur des types d'huiles à moteurs sont à l'essai pour permettre de distancer les intervalles de vidanges et donc réduire les coûts d'entretien. L'intervalle des changements d'huile sur les véhicules livrés avant 2005 a déjà été allongé de 10 000 à 13 000 km.

## Maintenance préventive

**D**ans le cadre du programme de maintenance préventive (PMP), une nouvelle intervention a été implantée. Les fréquences des vérifications de pneus ont été optimisées et l'approche ainsi que le système prédictif des freins ont été améliorés.

Deux procédures d'audits ont été développées: une pour la VAD administrative et l'autre pour les méthodes de travail. La première a été implantée et l'autre est en attente de la conciliation de l'approche avec le syndicat entretien.

Un programme de remise en état (REE) long terme a été élaboré. Une estimation détaillée des travaux a été faite pour tous les modèles d'autobus Classic '90 et des analyses de pièces ont été conduites pour l'ensemble des modèles Classic '90, '94 et '95.

La mise à jour du plan de production long terme (5 ans) est maintenant faite aux trimestres. Un plan de main-d'oeuvre a été évalué en fonction du plan de gestion du parc d'autobus.



## Aux Services administratifs et trésorerie

### Gestion des stocks, réseautique et économies

**L**a gestion des stocks permet de maintenir la valeur des actifs à près de 4 M\$, tout en offrant un niveau de service de disponibilité des pièces le plus élevé possible soit près de 97 %. Les efforts soutenus ont permis d'atteindre un taux de rotation des stocks de 2,4 (valeur des sorties / valeur des stocks au 31 décembre), soit le meilleur taux de rotation depuis les 10 dernières années. La valeur annuelle des sorties de pièces de 9,7 M\$ est équivalente à celle de l'année précédente.

Le transfert des tâches reliées aux régimes de retraite et aux tâches financières des assurances collectives s'est effectué au cours de l'exercice, entre autres, par le transfert d'une personne de la Direction des ressources humaines à la Direction des services administratifs et trésorerie. Une revue des différents processus en vigueur a été effectuée et se poursuivra tout au long de la prochaine année. De plus, certains travaux qui étaient réalisés anciennement par les actuaires des régimes de retraite du Réseau le sont maintenant par le personnel en place et permettent des économies de temps et d'argent.

Un plan d'action a été élaboré avec la collaboration du Service technique afin d'améliorer l'entretien des boîtes de perception et d'en assurer leur longévité. Les bris sur les équipements fixes de perception ont diminué et leur utilisation ainsi que leur état sont conformes aux attentes.

L'infrastructure réseautique et les serveurs de fichiers permettant la migration de Novell vers Microsoft sont en place et fonctionnels. Les licences ont été acquises. Les dernières étapes de la migration sont prévues au printemps 2007 afin d'éliminer les impacts aux utilisateurs et de réaliser le projet à coût nul.

# Titres de transport 2006

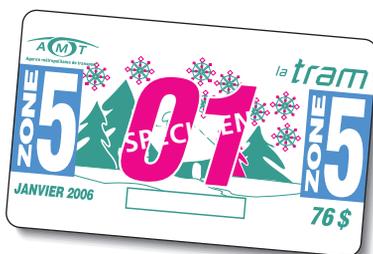
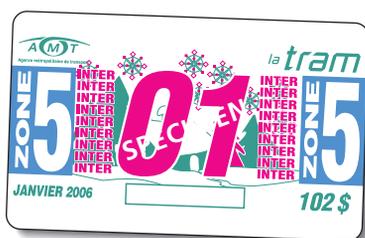
## La tram, Zone 5

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	127 \$
intermédiaire	102 \$
réduit	76 \$



## 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	99,00 \$
intermédiaire	79,00 \$
réduit	59,50 \$





### La carte locale

Depuis le 1<sup>er</sup> août 2006, la carte locale mensuelle du RTL est offerte à tarifs ordinaire ou réduit. Elle permet d'utiliser toutes les lignes du RTL, quelles que soient leurs destinations.

En effet, le RTL accorde maintenant le tarif réduit avantage aux étudiants âgés de 18 à 25 ans, utilisateurs de la carte mensuelle du RTL.



#### Tarifs

ordinaire	<u>71,00 \$</u>
réduit	<u>40,00 \$</u>

### 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	<u>14,50 \$</u>
réduit	<u>8,60 \$</u>

### 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	
<b>ordinaire</b>	<b>réduit</b>
<b>3,25 \$</b>	<b>1,90 \$</b>

#### 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. Depuis le 1<sup>er</sup> août 2006 il est aussi accordé aux étudiants âgés de 18 à 25 ans, utilisateurs de la carte mensuelle du RTL.

#### LA GRATUITÉ

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

# Tarifs

à compter du 1<sup>er</sup> août

# 2006

	ORDINAIRE	INTERMÉDIAIRE	RÉDUIT	AVANTAGE
			ÉTUDIANT 18/25	
			SANS CARTE D'ACCÈS	
			6 à 11 ans	
		SUR PRÉSENTATION DE LA CARTE D'ACCÈS APPROPRIÉE		
		étudiants 18 à 21 ans	étudiants 12 à 17 ans et 65 ans et plus	étudiants 18 à 25 ans
<b>la tram ZONE 5*</b>	127,00 \$	102,00 \$	76,00 \$	---
<b>la tram ZONE 3</b>	99,00 \$	79,00 \$	59,50 \$	---

\*Notez que Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la ZONE 5.

Carte mensuelle locale	71,00 \$	---	40,00 \$	40,00 \$
Lisière de 6 tickets	14,50 \$	---	8,60 \$	---
Passage simple (en monnaie exacte)	3,25 \$	---	1,90 \$	---

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

### Avec le tarif réduit

Personne de 65 ans et plus

Étudiant de  
12 à 17 ans



Valides avec:  
TRAM (réduit),  
carte mensuelle du RTL (réduit),  
ticket du RTL (réduit),  
comptant (réduit)

Étudiant de 18 à 25 ans



Valide UNIQUEMENT  
avec la carte  
mensuelle à tarif  
réduit du RTL



### Avec le tarif intermédiaire

Étudiant de 18 à 21 ans



Valide UNIQUEMENT  
avec la TRAM à  
tarif intermédiaire



---

# États financiers

## **Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière**

En vertu de l'article 136 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L. R. Q. chapitre S-30.01), le rapport financier du Réseau de transport de Longueuil, pour l'exercice financier terminé le 31 décembre 2006, a été préparé par la trésorière et directrice des Services administratifs et trésorerie et a été déposé au conseil d'administration du Réseau le 5 avril 2007.

Les états financiers présentés dans ce rapport ont été dressés en tenant compte de la *Loi constitutive* et ce, conformément aux principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec contenus dans le *Manuel de présentation de l'information financière municipale au Québec*, publié par le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, le tout tel que décrit à la note 2 de ces états financiers.

Les états financiers et toute l'information figurant dans le présent rapport financier sont la responsabilité du Réseau .

Les états financiers contiennent certains montants fondés sur l'utilisation du jugement professionnel, d'estimations et dont la présentation découle d'une appréciation de leur importance relative. La direction a établi ces montants de manière raisonnable afin d'assurer que les états financiers soient présentés fidèlement à tous égards importants.

Le Réseau maintient des systèmes de contrôle interne comptables et administratifs de qualité. Ces systèmes ont pour objet de fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est pertinente, fiable et exacte, que les politiques de l'entreprise sont suivies, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations appropriées et que l'actif du Réseau est bien protégé.

Le conseil d'administration est chargé de s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers. Le conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité des finances.



Linda Lebrun, c.a.  
Trésorière et directrice  
des Services administratifs et trésorerie

**ÉTAT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES**  
de l'exercice terminé le 31 décembre 2006

	2006		2005
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>			
Contribution de l'agglomération de Longueuil	52 000 000	52 000 000	48 836 000
Usagers (note 3)	41 877 098	42 597 696	40 783 456
Subventions (note 4)	18 740 102	16 343 260	17 310 312
Autres revenus (note 5)	3 224 715	3 789 501	3 187 366
	<b>115 841 915</b>	<b>114 730 457</b>	110 117 134
<b>Dépenses de fonctionnement</b>			
Administration générale	15 462 449	14 917 976	14 305 847
Transport – autobus	73 224 712	73 195 081	70 593 468
Transport adapté	4 427 400	4 275 880	3 643 524
Transport – contribution à la desserte du métro	1 802 600	1 802 598	1 802 598
Transport – contribution au train de banlieue	1 585 000	1 583 209	1 254 303
Maintien des actifs	6 899 118	6 173 766	6 282 196
Frais de financement	2 257 026	2 097 104	2 281 836
	<b>105 658 305</b>	<b>104 045 614</b>	100 163 772
<b>Autres activités financières</b>			
Remboursement de la dette à long terme	7 926 800	7 926 763	6 914 155
Activités d'investissement	5 689 595	5 257 282	4 683 125
	<b>119 274 700</b>	<b>117 229 659</b>	111 761 052
<b>Déficit des activités financières avant affectations</b>	<b>(3 432 785)</b>	<b>(2 499 202)</b>	(1 643 918)
<b>Affectations</b>			
Surplus cumulé non affecté	-	196 726	113 614
Fonds réservés			
Affectations de l'exercice	(500 000)	(500 000)	(925 000)
Financement à long terme des activités financières	800 700	800 700	800 700
Virement aux fonds réservés	(117 915)	(117 915)	(148 670)
Virement de fonds réservés	3 250 000	2 250 000	2 000 000
	<b>3 432 785</b>	<b>2 629 511</b>	1 840 644
<b>Surplus de l'exercice</b>	<b>-</b>	<b>130 309</b>	196 726

**ÉTAT DE L'INVESTISSEMENT NET DANS LES ÉLÉMENTS D'ACTIF À LONG TERME**  
de l'exercice terminé le 31 décembre 2006

	2006	2005
	\$	\$
<b>Solde au début</b>	<b>81 213 882</b>	<b>83 948 717</b>
Ajouter :		
Acquisitions d'immobilisations – portion non subventionnée, nette des virements et affectations de l'exercice	5 757 282	5 408 125
Radiation de l'amortissement cumulé des immobilisations disposées	3 679 967	9 426 226
Remboursement de la dette à long terme	8 070 000	7 037 000
Émission de créances à long terme	-	8 904 722
Amortissement des subventions reportées	4 115 649	5 062 438
	<b>21 622 898</b>	<b>35 838 511</b>
Déduire :		
Dispositions d'immobilisations	3 705 323	9 805 926
Amortissement des immobilisations	9 610 787	10 038 405
Réduction des créances à long terme	7 348 615	8 895 001
Financement à long terme des activités financières	800 700	800 700
Subventions reportées	-	8 904 722
Amortissement des frais reportés	97 969	128 592
	<b>21 563 394</b>	<b>38 573 346</b>
<b>Solde à la fin</b>	<b>81 273 386</b>	<b>81 213 882</b>

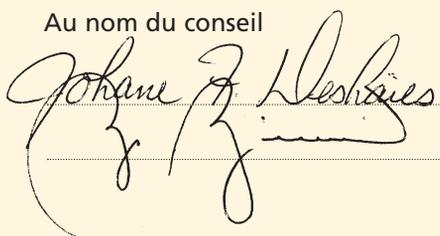
**BILAN**

au 31 décembre 2006

	2006	2005
	\$	\$
<b>Actif</b>		
Actif à court terme		
Encaisse	262 082	1 964 647
Encaisse et placements affectés (note 6)	990 164	2 765 796
Débiteurs (note 7)	5 782 914	5 500 858
Subventions à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada	1 544 265	1 996 442
Stocks (note 8)	3 453 741	3 599 918
Autres actifs (note 9)	3 633 376	4 076 532
Tranche encaissable à court terme des créances à long terme (note 10)	6 175 092	7 348 520
	<b>21 841 634</b>	<b>27 252 713</b>
Placements affectés à long terme (note 6)	2 282 474	2 637 114
Créances à long terme (note 10)	30 285 052	36 460 239
Immobilisations (note 11)	144 901 317	136 607 472
	<b>199 310 477</b>	<b>202 957 538</b>
<b>Passif et avoir des contribuables</b>		
Passif à court terme		
Emprunt bancaire (notes 12 et 21)	7 358 000	-
Créditeurs et frais courus (note 13)	17 624 002	15 868 836
Revenus reportés	42 285	56 637
Versements exigibles à court terme sur la dette à long terme (note 15)	9 848 000	8 070 000
	<b>34 872 287</b>	<b>23 995 473</b>
Subventions reportées (note 14)	48 755 675	52 871 324
Dette à long terme (note 15)	32 439 400	41 486 700
	<b>116 067 362</b>	<b>118 353 497</b>
<b>Avoir des contribuables</b>		
Surplus cumulé non affecté	130 309	196 726
Montant à pourvoir dans le futur (note 16)	(2 646 174)	(3 039 143)
Réserves financières et fonds réservés	4 485 594	6 232 576
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	81 273 386	81 213 882
	<b>83 243 115</b>	<b>84 604 041</b>
	<b>199 310 477</b>	<b>202 957 538</b>

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 2006

	2006	2005
	\$	\$
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Surplus de l'exercice	130 309	196 726
Élément n'impliquant aucun mouvement de liquidités :		
Affectations	<b>(2 629 511)</b>	(1 840 644)
	<b>(2 499 202)</b>	(1 643 918)
Éléments n'affectant pas le fonctionnement :		
Activités d'investissement	5 257 282	4 683 125
Remboursement de la dette à long terme	8 070 000	7 037 000
	<b>10 828 080</b>	10 076 207
Variation nette des éléments hors caisse :		
Débiteurs	<b>(282 056)</b>	(801 524)
Subventions à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada	452 177	797 082
Stocks	146 177	(340 779)
Autres actifs	443 156	(851 155)
Créditeurs et frais courus	1 755 166	1 796 505
Revenus reportés	<b>(14 352)</b>	(41 747)
Montant à pourvoir dans le futur	392 969	444 476
	<b>2 893 237</b>	1 002 858
	<b>13 721 317</b>	11 079 065
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisitions d'immobilisations	<b>(17 929 988)</b>	(11 600 368)
Variation nette des placements affectés à long terme	354 640	978 622
	<b>(17 575 348)</b>	(10 621 746)
<b>Activités de financement</b>		
Variation nette de l'emprunt bancaire	7 358 000	-
Émission de dettes à long terme	800 700	10 800 700
Remboursement de la dette à long terme	<b>(8 070 000)</b>	(9 563 000)
Virement des fonds réservés	287 134	(415 558)
	<b>375 834</b>	822 142
(Diminution) augmentation nette des liquidités	<b>(3 478 197)</b>	1 279 461
Situation des liquidités au début	<b>4 730 443</b>	3 450 982
Situation des liquidités à la fin	<b>1 252 246</b>	4 730 443

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 2006

**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 établis selon les principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec afin de satisfaire à l'article 136 de la *Loi sur les Sociétés de transport en commun* (L.R.Q., chapitre S-30.01). Ces états financiers ont été dressés conformément aux principes comptables utilisés par l'agglomération de Longueuil puisque le Réseau fait partie du périmètre comptable de cet organisme municipal. Les principes comptables utilisés pour l'établissement des états financiers s'écartent sensiblement des principes comptables généralement reconnus du Canada relativement aux éléments suivants :

- l'amortissement des immobilisations est exclu de l'état des activités financières;
- les activités d'investissement en immobilisations et les remboursements en capital de la dette à long terme sont inclus dans l'état des activités financières;
- les instruments financiers dérivés qui ne répondent pas aux conditions de la comptabilité de couverture ne sont pas constatés dans le bilan et évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur ne sont pas constatées dans l'état des activités financières;
- les avantages sociaux futurs ne sont pas comptabilisés selon la comptabilité d'exercice et la totalité des passifs y ayant trait ne sont pas constatés;
- le surplus de l'exercice précédent est inclus dans le surplus de l'exercice.

Les principales conventions comptables sont les 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 de marché.

**Stocks**

Les stocks constitués principalement de carburant et de 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 relatives 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, les durées et aux taux suivants :

	Méthodes	Durée / Taux
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 extracomptable 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 au surplus de l'exercice au cours de la période pendant laquelle les services ont été rendus.

### **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 le surplus de l'exercice. Au 31 décembre 2006, le Réseau n'utilisait aucun instrument financier dérivé.

### **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.

**3. Revenus des usagers**

	2006		2005
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Cartes métropolitaines	15 831 190	16 120 403	15 442 160
Cartes locales	13 194 139	13 102 276	12 584 898
Billets	7 193 384	7 082 911	6 943 194
Perception - comptant	5 105 385	5 664 916	5 302 025
Transport adapté	553 000	627 190	511 179
	<b>41 877 098</b>	<b>42 597 696</b>	<b>40 783 456</b>

**4. Subventions**

	2006		2005
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Gouvernement du Québec			
Service de la dette	9 198 000	9 044 697	8 362 714
Transport adapté	2 117 300	2 183 066	2 117 299
Spéciale	3 375 300	1 308 029	3 136 000
Exploitation	600 100	600 057	600 057
	<b>15 290 700</b>	<b>13 135 849</b>	<b>14 216 070</b>
Agence métropolitaine de transport			
Aides métropolitaines	3 449 402	3 207 411	3 094 242
	<b>18 740 102</b>	<b>16 343 260</b>	<b>17 310 312</b>

**5. Autres revenus**

	2006		2005
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Intérêts et rendement sur les fonds réservés	142 915	88 440	135 341
Publicité	600 000	762 017	664 050
Desserte métropolitaine	2 123 200	2 194 076	1 944 382
Redistribution des surplus de l'AMT	-	222 581	-
Autres	358 600	522 387	443 593
	<b>3 224 715</b>	<b>3 789 501</b>	<b>3 187 366</b>

**6. Encaisse et placements affectés**

	2006	2005
	\$	\$
Encaisse	220 441	210 522
Placements (valeur de marché de 3 064 163 \$; 5 202 415 \$ en 2005)	3 052 197	5 192 388
	<b>3 272 638</b>	<b>5 402 910</b>
Encaisse et placements échéant à court terme	(990 164)	(2 765 796)
	<b>2 282 474</b>	<b>2 637 114</b>

**7. Débiteurs**

	2006	2005
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	1 602 519	2 152 358
Taxes à la consommation	1 250 538	604 790
Avances aux employés	130 533	165 909
Contrats de service et détaillants	880 718	621 811
Autres	1 918 606	1 955 990
	<b>5 782 914</b>	<b>5 500 858</b>

**8. Stocks**

	2006	2005
	\$	\$
Pièces et vêtements	3 251 093	3 376 634
Carburant	147 235	170 855
Huile et autres	55 413	52 429
	<b>3 453 741</b>	<b>3 599 918</b>

## 9. Autres actifs

	2006	2005
	\$	\$
Dépôt sur achat de véhicules	3 152 333	3 371 663
Frais reportés	406 361	504 330
Charges payées d'avance	74 682	200 539
	<b>3 633 376</b>	<b>4 076 532</b>

## 10. Créances à long terme

	2006	2005
	\$	\$
Gouvernement du Québec (note 15)	36 460 144	43 808 759
Tranche encaissable à moins d'un an	<b>(6 175 092)</b>	<b>(7 348 520)</b>
	<b>30 285 052</b>	<b>36 460 239</b>

## 11. Immobilisations

	2006			2005
	Coût	Amortis- sement cumulé <sup>(1)</sup>	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Terrains, bâtiments et améliorations locatives	82 710 685	24 224 441	58 486 244	59 208 280
Véhicules	139 047 194	58 766 986	80 280 208	73 374 968
Mobilier et équipement	23 738 025	21 670 555	2 067 470	509 980
	<b>245 495 904</b>	<b>104 661 982</b>	<b>140 833 922</b>	<b>133 093 228</b>
Immobilisations en cours	4 067 395	-	4 067 395	3 514 244
	<b>249 563 299</b>	<b>104 661 982</b>	<b>144 901 317</b>	<b>136 607 472</b>

<sup>(1)</sup> 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

	2006	2005
	\$	\$
Fournisseurs	7 695 467	6 163 992
Salaires et déductions	9 747 802	9 449 029
Intérêts courus sur la dette à long terme	180 733	255 815
	<b>17 624 002</b>	<b>15 868 836</b>

## 14. Subventions reportées

	2006			2005
	Solde original	Amortis- sement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Subventions reportées	73 161 072	24 405 397	48 755 675	52 871 324

**15. Dette à long terme**

	2006 \$	2005 \$
Dette obligataire - Annexe A	42 287 400	49 556 700
Moins : versements exigibles à court terme	(9 848 000)	(8 070 000)
	<b>32 439 400</b>	<b>41 486 700</b>
La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante :		
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec	36 460 144	43 808 759
Montant à la charge de l'organisme	5 827 256	5 747 941
	<b>42 287 400</b>	<b>49 556 700</b>

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

	\$
2007	9 848 000
2008	6 093 000
2009	8 455 000
2010	6 521 000
2011	4 301 000

**16. Montant à pourvoir dans le futur**

Les mesures transitoires relatives aux normes comptables adoptées à compter du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2002 dont 200 000 \$ avaient été comptabilisés à cette date. Un vingtième de cette somme sera porté annuellement au surplus de l'exercice jusqu'en l'an 2021.

Les ajustements résultant des normes comptables en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002 se détaillent comme suit pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006. 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 <sup>er</sup> janvier 2006 \$	Activités financières \$	Solde au 31 décembre 2006 \$
Salaires et avantages sociaux	3 039 143	392 969	<b>2 646 174</b>

## 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 1 806 284 \$ dont les loyers minimums annuels pour les cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2007	276 978
2008	268 999
2009	227 428
2010	169 243
2011	137 578

Le Réseau s'est également engagé à acquérir, au cours de l'exercice 2007, 35 autobus à planchers surbaissés pour un montant total de 15 625 700 \$.

## 18. Régimes de retraite

Le Réseau 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 1,6 % du salaire de l'année à 2 % du salaire moyen et les cotisations salariales varient de 5 % 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 de marché 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 2006, la valeur de marché de l'actif de chacune des caisses de retraite selon les états financiers de Fiducie Desjardins sont de 172 326 200 \$.

La dépense de l'exercice 2006 a été de 5 371 936 \$ (4 996 912 \$ en 2005).

## 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 1 024 524 \$ au 31 décembre 2006.

### Poursuites

Diverses affaires judiciaires et extrajudiciaires entamées contre le Réseau pour un montant de 237 621 \$ 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 l'agglomération de Longueuil qui exerce un contrôle sur le Réseau puisque l'agglomération nomme les membres de son conseil d'administration. Les opérations sont les suivantes :

	2006	2005
	\$	\$
Revenus		
Contribution de l'agglomération de Longueuil	52 000 000	48 836 000
Dépenses		
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport pour le compte de l'agglomération de Longueuil	2 084 283	1 866 423
Taxes municipales	550 958	605 071
Loyers	80 197	80 098
Autres	18 484	23 738
	<b>2 733 922</b>	<b>2 575 330</b>

L'agglomération de Longueuil est solidairement et conjointement responsable des dettes obligataires du Réseau. Le gouvernement du Québec subventionne environ 87 % du service de ces dettes au 31 décembre 2006.

## 21. Événement postérieur à la date du bilan

En vertu du décret 115-2007 daté du 14 février 2007, la Société de financement des infrastructures locales du Québec a mis sur pied le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* pour la réalisation de projets liés au transport en commun. Les coûts admissibles visent les biens livrés après le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Le montant estimé du financement pour les cinq prochains exercices totalise 30 593 443 \$.

## 22. 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**  
**Dette obligataire**  
**au 31 décembre 2006**

**Gouvernement du Québec**

Date	Émission Numéro	Montant \$	Taux d'intérêt %	Échéance	Solde	
					2006 \$	2005 \$
1996-07-08	21	24 442 000	7,90	2006	-	1 533 000
1997-12-23	22	7 663 000	5,80	2007	512 000	996 000
2001-11-22	26	13 000 000	5,40	2011	7 364 000	8 615 000
2002-06-26	27	10 000 000	5,85	2012	6 627 000	7 539 000
2002-12-27	28	5 400 000	4,25	2007	3 520 000	4 022 000
2003-10-28	29	13 200 000	5,00	2013	8 538 000	10 161 000
2004-06-23	30	4 200 000	4,25	2009	3 493 000	3 854 000
2004-12-21	31	2 340 000	3,80	2009	1 718 000	2 036 000
2005-05-26	32	2 900 000	3,70	2010	2 661 000	2 900 000
2005-10-27	33	7 100 000	4,15	2015	6 253 000	7 100 000
					<b>40 686 000</b>	<b>48 756 000</b>

**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	800 700
2006-10-15	2	800 700	4,12	2016	800 700	-
					<b>1 601 400</b>	<b>800 700</b>
					<b>42 287 400</b>	<b>49 556 700</b>

**ANNEXE B**  
**Dépenses par objet**  
**de l'exercice terminé le 31 décembre 2006**

	2006		2005
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
Traitements et avantages sociaux	65 482 526	65 264 938	63 825 833
Honoraires professionnels	800 500	795 274	661 135
Communications et autres	761 300	748 188	649 598
Carburant	7 334 848	7 079 673	6 205 793
Autres biens non durables	7 130 500	7 117 340	7 077 160
Entretien et réparations	1 737 000	1 575 089	1 566 053
Services techniques	1 573 815	1 568 257	1 528 780
Services publics	2 360 319	2 036 605	2 226 843
Transport – contribution à la desserte du métro	1 802 600	1 802 598	1 802 598
Transport – contribution au train de banlieue	1 585 000	1 583 209	1 254 303
Autres transports	7 712 371	7 711 235	6 714 889
Loyers	769 100	758 885	625 838
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport pour le compte de l'agglomération de Longueuil	2 085 000	2 084 283	1 866 423
Frais généraux	2 266 400	1 822 936	1 876 690
	<b>103 401 279</b>	<b>101 948 510</b>	<b>97 881 936</b>
Activités d'investissement	5 689 595	5 257 282	4 683 125
Service de la dette à long terme (capital et intérêts)	10 183 826	10 023 867	9 195 991
	<b>119 274 700</b>	<b>117 229 659</b>	<b>111 761 052</b>
Affectations de l'exercice	500 000	500 000	925 000
Virement net de fonds réservés	(3 932 785)	(2 932 785)	(2 652 030)
	<b>115 841 915</b>	<b>114 796 874</b>	<b>110 034 022</b>

