



RAPPORT ANNUEL 2007

*Le Réseau de transport de Longueuil
relance le projet d'un système
léger sur rail*



*Ensemble,
sur les rails!*



Sommaire

BIENVENUE À BORD

Mot de l'équipe de direction	2
Conseil d'administration	4
Organigramme de direction	5
Mission, valeurs et philosophie	6
Objectifs 2007	7

RÉALISATIONS 2007

Les dates importantes	8 à 13
-----------------------	--------

PROJETS MAJEURS

Le SLR, le pont de demain	14
Le RTL est prêt à déployer la carte à puce sur son réseau	16

PORTRAITS

De la clientèle	18
Des ressources et du réseau	19
De la population et du territoire	20

TARIFICATION

Titres de transport 2007	22
Grille tarifaire	24

ÉTATS FINANCIERS

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière	25
État des activités financières de fonctionnement à des fins budgétaires	26
État des activités financières d'investissement à des fins budgétaires	27
État de la situation financière	28
État de l'évolution de la situation financière	29
Notes complémentaires	30
Annexe A	39

Mot de l'équipe de direction



Mme Johane F. Deshaies,
présidente



M. Pierre Del Fante,
directeur général

En 2007, le Réseau de transport de Longueuil s'est approché des 31 millions de déplacements.

Les clients-usagers du RTL ont effectué très exactement 30 970 996 déplacements en 2007. Il s'agit d'une augmentation de 2,17 % par rapport à 2006. Cette hausse s'inscrit tout

à fait dans l'objectif de la nouvelle politique du transport collectif, annoncée par le gouvernement du Québec en juin 2006 afin d'accroître de 8 % l'achalandage des transports collectifs d'ici 2011.

Il s'agit d'une 7^{ième} année consécutive au-delà de la barre des 30M de déplacements; pour la première fois depuis 1988, le RTL prévoit dépasser la barre des 31M de déplacements en 2008.

Cette excellente performance est grandement attribuable au 1,8 M\$ injectés dans de nouveaux services que le RTL a mis en place au cours de 2007.

Le mois le plus occupé de l'année aura été octobre avec 2 969 326 déplacements; le moins occupé, juillet avec 2 070 781 déplacements. Au total, le RTL a connu des augmentations de son achalandage durant 9 des 12 mois de 2007. La plus importante augmentation a été de 6,96 % au mois d'avril 2007 par rapport au même mois en 2006.

L'achalandage du transport adapté est également en progression au RTL avec 303 657 déplacements, soit 1,14 % de plus qu'en 2006 qui en totalisait 300 223. Les déplacements en taxi sont les plus utilisés se chiffrant à 191 741 alors que ceux en minibus s'élèvent à 111 916.

Le RTL a ajouté du service

Le 7 février, le RTL a déposé son *Plan d'amélioration des services* au ministère des Transports du Québec et conséquemment, il a créé de nouvelles lignes d'autobus et de taxi collectif en cours d'année.

Deux projets majeurs ont mobilisé l'organisation

Par ailleurs, le projet d'agrandissement du centre d'exploitation Vieux-Longueuil et l'implantation imminente de la carte à puce dans les transports collectifs en 2008 ont nécessité la participation active de tous les secteurs d'activité de l'entreprise, accentuant ainsi la fierté et le sentiment d'appartenance de tous les employés.

Le RTL relance la réalisation du système léger sur rail sur l'estacade du pont Champlain

Depuis 1998, le Réseau de transport de Longueuil agit à titre de leader dans cet important dossier. Le 15 mars 2007, le RTL acceptait l'invitation de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) qui conviait plusieurs autres organismes à un Forum spécial portant sur la réalisation du projet de système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10 et du pont Champlain.



Le forum soulevait quatre défis:

- Consolider cet axe majeur de déplacement en transport collectif, bâti de toutes pièces, au fil des ans par le MTQ, le RTL, les CIT et l'AMT.
- Prendre les moyens appropriés pour entraîner un nouvel élan qui génèrera une croissance de l'achalandage du transport collectif dans l'axe de l'autoroute 10 / Centre-ville de Montréal.
- Stimuler davantage le développement économique par l'implantation

d'un mode de transport collectif structurant.

- Assurer la qualité de vie des citoyens et des prochaines générations par la réalisation d'un projet porteur d'avenir au niveau du développement durable et dont les retombées, en terme de réduction de gaz à effet de serre, sont significatives.

La Coalition pour le SLR

Le Forum spécial a aussi engendré la création de la Coalition pour le SLR qui regroupe depuis, non seulement le RTL et la CCIRS, mais

aussi la Ville de Longueuil et la Conférence des élus de Longueuil (CRÉ).

De nombreuses actions ont été posées en 2007 en vue d'informer la population et de promouvoir cet important projet:

- Le RTL a initié et participé à près de 20 présentations du projet SLR qui s'adressaient spécifiquement aux décideurs des milieux des affaires et de la politique.
- Le RTL a publié cinq chroniques et deux communiqués dans les médias.

- En juin, les membres de la Coalition ont participé au Salon national de l'environnement.
- Une campagne télé a été diffusée sur LCN.
- Du 1^{er} au 10 juin, une publicité radio a été diffusée sur CIBL.
- Depuis juin, le RTL consacre une section de son site Internet au projet SLR et la population est invitée à appuyer le projet SLR.
- En 2008, il est prévu que des panneaux d'autobus, donneront plus de visibilité au projet SLR.

Le RTL démontre la nécessité d'agir

Le lundi 5 novembre, plus de 40 personnes des milieux des affaires et de la politique ont accepté l'invitation du RTL d'emprunter la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain afin de mesurer la nécessité absolue d'implanter au plus tôt un SLR dans cet axe.



Étaient présents pour répondre aux questions des invités: Mme Johane F.-Deshaies, présidente du RTL, M. Claude Gladu, maire de Longueuil et président de la Coalition pour le SLR, M. Normand Fallu, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) et président du comité de transport de la CCIRS, Mme Nicole Lafontaine, présidente de la Conférence régionale des élus de Longueuil et M. Pierre Del Fante, directeur général du RTL.


Johane F. Deshaies,
présidente


Pierre Del Fante
directeur général

Bienvenue à bord

Conseil d'administration

au 31 décembre 2007



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



Serge Séguin,
vice-président du CA
et membre des comités
ressources humaines
et finances.



Roger Saucier,
membre du CA
et président 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.



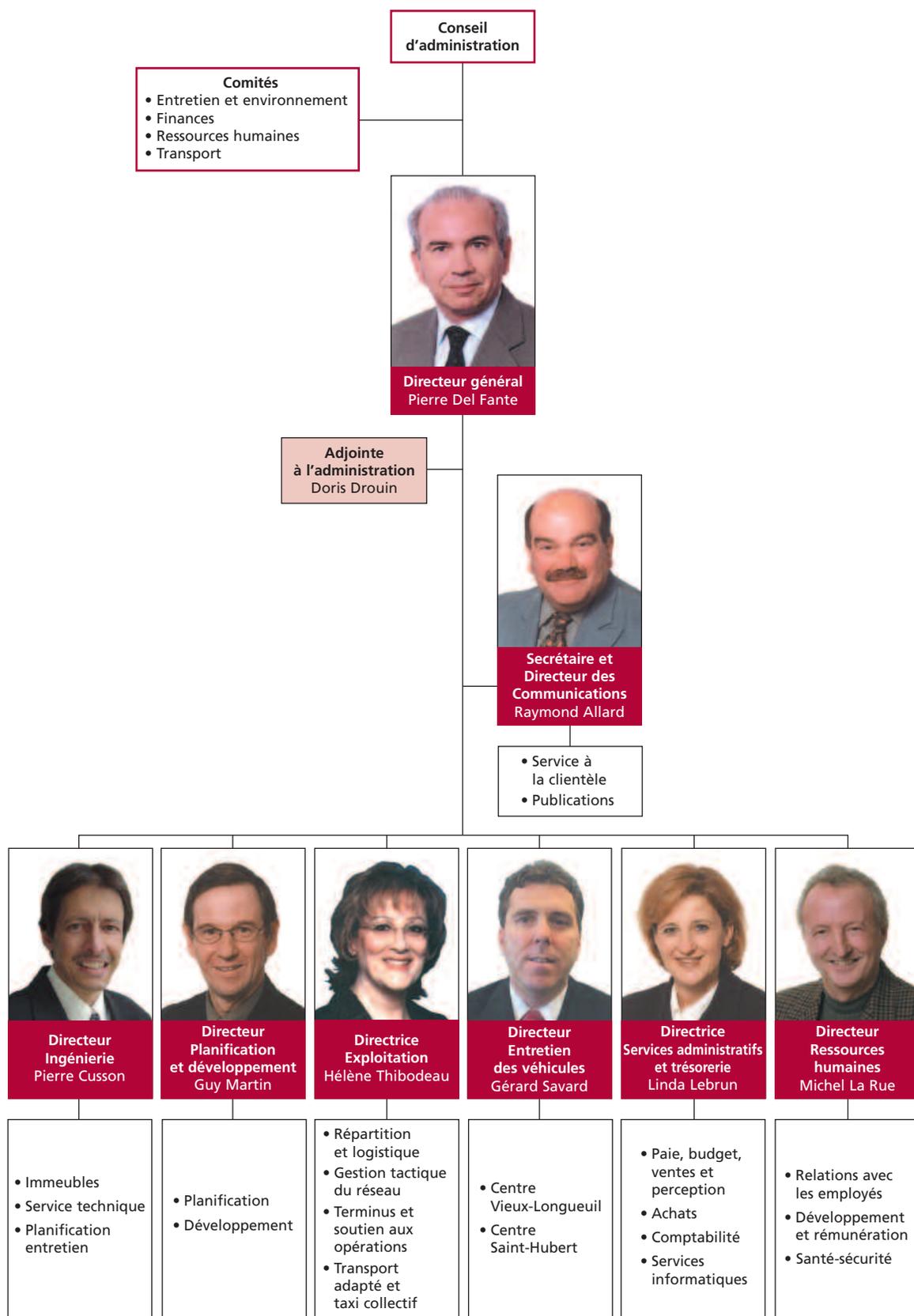
Henri Dubois,
membre du CA,
représentant des clients-usagers
du service régulier
et membre des comités
transport et
entretien-environnement.



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 2007



Bienvenue à bord

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”.

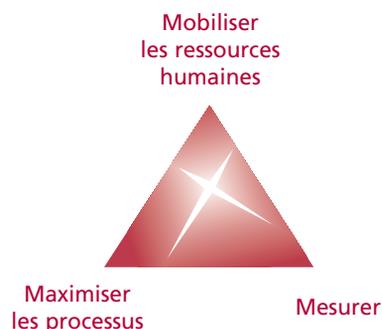
Nos valeurs

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 l’Agglomération de Longueuil qu’avec ses employés, dont elle reconnaît l’importance, de même qu’en maximisant l’utilisation rentable des ressources et des infrastructures.



Objectifs 2007,

issus du plan stratégique de 2003-2013

Les priorités organisationnelles:

Mobilisation et motivation de l'équipe d'encadrement

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.

Expression de la dynamique "Relations de travail"

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.

Financement

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 collectif ou en prenant toute initiative appropriée.

Vision partagée du management

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

Plan stratégique 2003-2013

Réaliser les projets prévus au Plan stratégique de développement.

Planification et développement

- Produire un *Guide des normes d'aménagement des quartiers*.
- Établir un processus en vue d'améliorer le respect des horaires.
- Réaménager le terminus Panama.
- Assurer les mesures préférentielles se rattachant à la permanence de la gare de train de Saint-Hubert.
- Implanter de nouvelles voies réservées pour accéder aux terminus Panama et Longueuil.
- Implanter la nouvelle version d'Hastus, le logiciel qui permet la confection des horaires, des assignations et le suivi quotidien des opérations.
- Réaménager le réseau de Boucherville.

Exploitation

- Implanter la nouvelle version du Système d'aide à la répartition, SAR.
- Implanter un système de réponse vocale interactive pour le transport adapté.

Ressources humaines

- Élaborer une stratégie de maintien et de renouvellement des effectifs.

Ingénierie

- Entreprendre les étapes d'agrandissement du centre d'exploitation Vieux-Longueuil (approbation du MTQ, appel d'offres et préparation des plans et devis).
- Améliorer l'ergonomie des autobus à plancher surbaissé.
- Expérimenter des modes de propulsion alternatifs.
- Élaborer une stratégie visant la réduction de la consommation énergétique et des émissions de polluants.

Secrétariat et communications

- Bonifier les communications externes et la promotion des services.

Services administratifs et trésorerie

- Poursuivre la réalisation du Système de vente et perception (carte à puce).

Les dates importantes



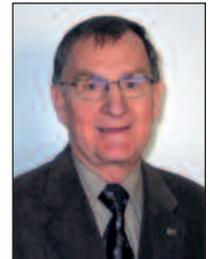
Le conseil d'administration du RTL compte deux nouveaux membres

Tous les membres du conseil d'administration participent à l'un ou l'autre des comités du RTL.

Ainsi M. Roger Saucier est le nouveau président du comité entretien et environnement. Quant à M. Serge Séguin, il est membre des comités ressources humaines et finances.



M. Serge Séguin
vice-président



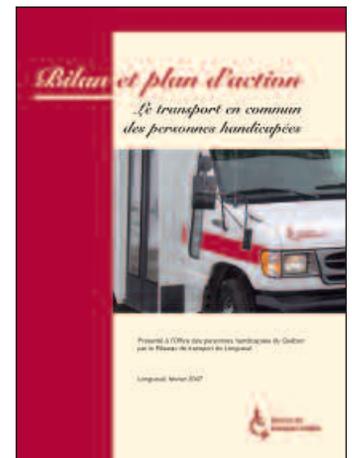
M. Roger Saucier
membre



Bilan et plan d'action au transport adapté

Ce document, concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite au réseau régulier, est remis à l'Office des personnes handicapées du Québec.

Il comprend un inventaire détaillé des mesures à mettre en place au RTL et énonce les orientations d'avenir à l'égard de l'accessibilité de son réseau régulier et de son service de transport adapté.



Dépôt du Plan d'amélioration des services 2007-2011

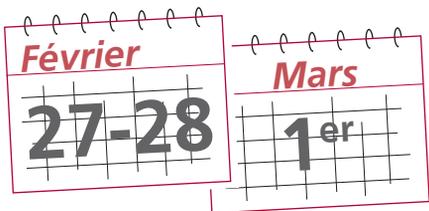
Le RTL dépose son *Plan d'amélioration des services 2007-2011* au ministère des Transports du Québec.

Ce plan répond à l'objectif du gouvernement du Québec qui vise l'accroissement de l'utilisation du transport collectif partout au Québec. La nouvelle politique du gouvernement en matière de transport collectif cible une augmentation d'achalandage de 8 % d'ici 2012. Pour y arriver, le gouvernement du Québec mobilisera 130 M\$ par année qui proviennent du *Fonds vert, mis en place dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques*.

Pour sa part, le plan du RTL comprend la desserte des nouveaux secteurs résidentiels et commerciaux qui se sont développés récemment (Carrefour de la Rive-Sud à Boucherville et au Dix 30 à Brossard), ou qui sont en voie de développement. Ce plan prévoit aussi la bonification de la desserte interne et celle des parcs industriels.

De son côté, le RTL aura investi en 2007 1,8 M\$ en amélioration de service, dont 50 % est assumé par le gouvernement du Québec et le reste par l'Agglomération de Longueuil et par les clients-usagers.





Audit de sécurité routière

Dans le cadre de la "Loi 430" et du Programme d'évaluation des propriétaires exploitants et conducteurs de véhicules lourds (PEPCVL), un audit de sécurité routière, mené par la Commission des Transports du Québec (CTQ), se solde par le maintien de la cote du RTL au niveau "satisfaisant".



Importants ajouts de service

Tel que prévu dans son Plan d'amélioration des services 2007-2011, déposé le 7 février, le RTL implante deux nouvelles lignes d'autobus: la ligne 35 qui dessert le nouveau Dix 30 et le secteur des "L" à Brossard et la ligne 80 à Boucherville qui relie le Carrefour de la Rive-Sud, le nouveau terminus De Montarville et le terminus Longueuil.



Nouveau modèle d'autobus à l'essai

Le RTL met à l'essai un autobus prototype, le Nova LFS articulé, sur les lignes d'autobus express 45 et Chevrier 90.

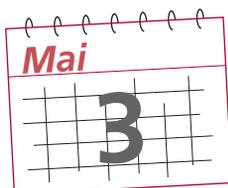
La principale différence entre ce modèle québécois de Nova Bus et celui de la compagnie belge VanHool, actuellement utilisé par le RTL, concerne la position du moteur qui se trouve à l'arrière chez Nova Bus, plutôt qu'à l'avant chez VanHool. La configuration du Nova LFS articulé permet de libérer de l'espace au centre du véhicule et d'en accroître la fluidité. Durant l'essai, les usagers sont invités à transmettre leurs commentaires et leur évaluation à l'adresse Internet du RTL.



Réalisations 2007

Opération SÉCURITÉ!

auprès des clients



Respecter les aires d'embarquement

Des représentants de la section communautaire du Service de police de Longueuil (SPVL), de la direction de l'école Antoine-Brossard et du RTL remettent des dépliants d'information à tous les élèves, parents et automobilistes autour de l'école Antoine-Brossard, en vue de les sensibiliser au respect des réglementations.



Faire place au civisme

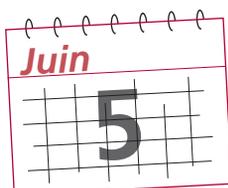
Superviseurs et policiers de Longueuil effectuent des audits de perception sur les lignes d'autobus à proximité de certaines écoles. L'opération permet de sensibiliser les étudiants au respect des règles, au comportement, au flânage et à l'interdiction de fumer dans les lieux publics, dont les abribus. On profite de l'opération pour vérifier les titres mensuels et les cartes d'accès des clients.



Payer son passage

L'équipe tactique du groupe d'intervention du SPVL, la direction de l'école Alternative de Saint-Lambert et le RTL simulent une évacuation de 100 étudiants. La direction de l'école remet alors un communiqué aux étudiants et à leurs parents pour leur rappeler l'importance de respecter les règles de perception dans le transport collectif, les règles de comportement à bord des autobus, les dispositions qui régissent le flânage et l'interdiction de fumer dans les abribus.

auprès des chauffeurs

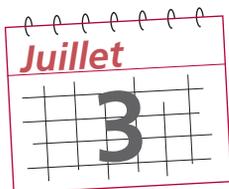


Campagne sur la sécurité routière

Dans le cadre de la *Semaine de la sécurité routière*, du 4 au 8 juin, superviseurs et policiers, membres du SPVL, sensibilisent les chauffeurs au respect des règles de la conduite préventive.

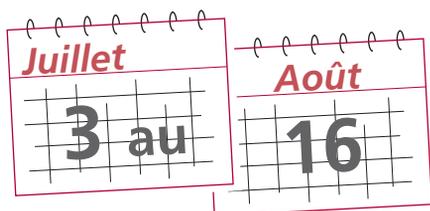


Des pochettes d'information sont distribuées dans les salles des chauffeurs et une opération radar se tient à l'intérieur et à l'extérieur des garages, rappelant aux chauffeurs l'obligation de respecter la signalisation sur les sites du RTL.



Téléphonie IP au RTL

Le RTL implante la téléphonie IP pour assurer de nouvelles fonctionnalités. Cette activité, réalisée en partenariat avec la Ville de Longueuil, permet des économies appréciables et rehausse l'infrastructure réseautique du RTL.



Enquête à bord

Une enquête Origine-Destination se tient à bord de la ligne d'autobus 123 qui dessert l'arrondissement du Vieux-Longueuil et une partie des parcs industriels de Boucherville et de Longueuil. Cette enquête vise à alimenter les modèles de simulation et à évaluer les impacts des modifications de service sur les clients-usagers de cette ligne. À la lumière des réponses obtenues, le RTL poursuit son analyse des besoins de déplacements dans ce secteur.



Nouvelle ligne d'autobus

La nouvelle ligne d'autobus 78 est mise en service pour desservir les rues Adoncour et du Colisée dans le secteur Longueuil sur le Parc, le reliant au terminus Longueuil.



Des entreprises se mobilisent pour offrir un service de transport à leurs employés



Le RTL et les entreprises Stelco Design, Densigraphix Kopi et Bombardier transport conviennent d'une entente pour maintenir le service de taxi collectif qui, depuis 19 février, dessert la rue Parent dans le parc industriel Gérard-Filion à Saint-Bruno-de-Montarville, et assure la correspondance avec la ligne d'autobus 8 aux Promenades St-Bruno.

Ces entreprises s'engagent à verser une contribution financière au RTL pour chacune des trois années prévues à l'entente et pour répondre, le cas échéant, à la norme de rentabilité du RTL.

Conséquemment, les membres du conseil d'administration du RTL acceptent d'ajouter à l'horaire de base de la ligne T94 un départ en pointe du matin et un autre en fin d'après-midi.



Subvention fédérale de 225 000 \$

Le gouvernement fédéral accorde une subvention de 225 000 \$ au RTL pour la préparation d'une évaluation des risques et pour l'élaboration d'un plan de sûreté, en vue de faire face aux menaces terroristes potentielles. Pour sa part, le RTL consacrera 75 000 \$ additionnels à la réalisation de cette évaluation.

Réalisations 2007



Journée gratuite, EN VILLE SANS MA VOITURE

Pour célébrer le 5^e anniversaire de cet événement qui vise à faire la promotion des transports collectifs, le Réseau de transport de Longueuil, l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Laval offrent la gratuité sur leurs réseaux respectifs. Une foule record prend part aux activités offertes sur la rue Sainte-Catherine dès la fermeture des rues à 9h30.



Subvention du Québec de 20 M\$

Le ministère des Transports du Québec confirme au RTL l'obtention de la subvention nécessaire à la réalisation du projet d'agrandissement de son centre d'exploitation Vieux-Longueuil. Ce projet comprend:

- le réaménagement de l'entrée principale;
- la reconfiguration de la voie de circulation et de toutes les aires de stationnement;
- l'ajout de 90 places de stationnement intérieur (autobus);
- l'ajout de 115 places de stationnement extérieur (autos);
- l'ajout d'un lave-autobus;
- l'ajout d'une baie de ravitaillement;
- l'ajout de vérins à deux baies existantes;
- l'ajout de locaux.

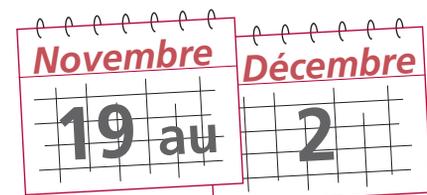


Ces travaux sont nécessaires en raison des ajouts de service offerts en 2007, à ceux qui le seront en 2008, et pour assurer la desserte en régie de Saint-Bruno-de-Montarville, prévue à compter d'avril 2009.



Ouverture du terminus De Montarville

Situé à l'angle de la route 132 et du boulevard De Montarville à Boucherville, le nouveau terminus s'accompagne d'un stationnement incitatif de 308 places gratuites. Équipé d'aires d'attente chauffées, cet investissement de l'AMT de 3,8 M\$ dessert les clients des lignes d'autobus 61 (Boucherville - métro Radisson), 80 et 85 (Boucherville - terminus Longueuil) et, à compter de 2008, ceux du Conseil intermunicipal de transport Sorel-Varenes. En introduisant un nouveau point de correspondance, le nouveau terminus contribue surtout à diminuer le stationnement jusque là improvisé par les usagers sur le boulevard Marie-Victorin, à proximité des bretelles de la route 132. Par ailleurs, un carrefour giratoire adjacent au terminus permet une meilleure fluidité de la circulation dans ce secteur, notamment pour les autobus.



Courtoisie au volant

Sous le thème *La courtoisie au volant*, superviseurs et policiers distribuent 10 000 dépliantes aux clients dans les terminus. Cette campagne rappelle aux usagers du réseau routier que le respect mutuel, la conduite préventive et la courtoisie au volant sont les ingrédients qui assurent des déplacements sécuritaires.





Nouvelle ligne de taxi collectif

La ligne de taxi collectif T99 est mise en service à Saint-Bruno-de-Montarville à la suite de la fermeture inattendue du pont reliant la rue des Cèdres à la route 116.

On prend le taxi collectif comme on prend l'autobus, aux mêmes arrêts et en utilisant les mêmes titres de transport, aux mêmes tarifs. Le taxi se rend alors au point de correspondance le plus proche.



Le RTL approche les 31 millions de déplacements

Les clients-usagers ont effectué 30 970 996 déplacements en 2007; soit une augmentation de 2,17% par rapport à 2006. Cette hausse s'inscrit dans l'objectif de la nouvelle politique du transport collectif, annoncée par le gouvernement du Québec en juin 2006, afin d'accroître de 8% l'achalandage des transports collectifs d'ici 2011.

Le mois le plus occupé de l'année est octobre avec 2 969 326 déplacements. Le mois le moins occupé, juillet avec 2 070 781 déplacements. La plus importante augmentation est de 6,96% au mois d'avril 2007 par rapport au même mois en 2006. L'achalandage du transport adapté est aussi en progression avec 303 657 déplacements, soit 1,14% de plus qu'en 2006, qui en a totalisé 300 223. Les déplacements en taxi sont les plus utilisés, se chiffrant à 191 741, alors que ceux en minibus s'élèvent à 111 916.

La FORMATION en 2007

Dans le cadre du projet Carte à puce, dont le déploiement est prévu en 2008, tous les programmes de formation des employés du RTL ont été développés dans les délais prévus.

Par ailleurs, à la Direction de l'entretien, un plan de formation conjoint et individuel a été élaboré entre contremaîtres et chefs de service et des rencontres ont permis des échanges en vue d'améliorer le niveau de mobilisation.

Une rotation du poste de contremaître s'est effectuée dans le but d'approfondir les connaissances de chacun et les deux chefs de service ont changé de centre d'exploitation afin d'optimiser leurs connaissances.

Une approche de "coaching" a aussi été adoptée et les contremaîtres ont été impliqués au niveau des suivis budgétaires, de la gestion de l'as-siduité et de celle des griefs.



Plus de 55 programmes ont été dispensés; parmi eux:

COURS AUX EMPLOYÉS D'ENTRETIEN

- Moteurs Cummins ISM
- Système de chauffage et de ventilation
- Système V-BEA multiplex Volvo
- Conduite de chariots élévateurs
- Secourisme en milieu de travail
- Entrée en espace clos
- Cadenassage des équipements

COURS AUX CHAUFFEURS

- Programme pour nouveaux chauffeurs
- Conducteur averti
- Mesures préférentielles et voies réservées

Le SLR, le pont de demain



Le projet SLR que proposent et soutiennent le Réseau de transport de Longueuil et ses partenaires, c'est l'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10 et du pont Champlain, en vue d'apporter une solution efficace et durable à de nombreux problèmes actuels, tels que la congestion routière grandissante et la capacité limitée du terminus Centre-ville.

Le SYSTÈME LÉGER SUR RAIL visé est une technologie moderne qui peut transporter 20 000 personnes par heure et par direction, soit la capacité équivalente à trois ponts Champlain. Le SLR transporterait les clients-usagers de la station Chevrier au Centre-ville de Montréal en 13 minutes, à un intervalle de 2 à 3 minutes en pointe. Présentement, le même trajet s'effectue en 24 minutes en pointe du matin (vers le Centre-ville) et 23 minutes en pointe d'après-midi (vers la Rive-Sud).

Le tracé prévu comprendrait initialement 5 stations qui desserviraient Longueuil, l'île des Sœurs et le Centre-ville de Montréal. Le SLR permettrait d'attirer à l'horizon 2016, 5570 déplacements supplémentaires en pointe du matin, dont 4148 en provenance de l'automobile. L'achalandage global en transport collectif dans l'axe autoroute 10/pont Champlain et autoroute Bonaventure atteindrait 27 320 déplacements en période de pointe du matin.



Johane F.-Deshaies,
présidente du
Réseau de transport
de Longueuil

«Le SLR, c'est un investissement dans la protection de notre environnement»

«Le SLR fonctionne à l'électricité, une énergie peu coûteuse, propre et renouvelable. L'implantation du SLR permettrait une diminution annuelle de 20 000 tonnes métriques de gaz à effet de serre (GES) puisqu'il aurait pour conséquence de retirer de la circulation, non seulement un grand nombre d'automobiles, mais aussi les 380 autobus qui assurent actuellement la desserte de la Rive-Sud vers le Centre-ville de Montréal.»

La réalisation du projet SLR contribuerait aussi de façon significative à l'atteinte des objectifs formulés dans le cadre du protocole de Kyoto.

Notre environnement continue de se détériorer et plus on attend, plus les coûts d'implantation d'un SLR continuent d'augmenter. L'inertie a un coût: économique, social et de plus en plus environnemental. D'où l'urgence d'agir.»

La voie réservée du pont Champlain équivaut depuis longtemps à un métro

Moins d'un an après son ouverture, l'achalandage sur la voie réservée du pont Champlain passait de 3000 à 8000 déplacements. L'achalandage actuel est d'environ 17 000 déplacements en période de pointe, ce qui représente autant de personnes transportées

Les études sont concluantes

La plupart des études déjà réalisées, nombreuses et coûteuses, démontrent que l'implantation d'un SLR a pour effet d'augmenter de façon significative la fréquentation des transports collectifs, de réduire le nombre d'automobiles sur la route et d'améliorer les conditions de circulation.

La congestion sur le pont Champlain serait donc réduite, diminuant les coûts de transport des marchandises et des personnes. Les plus récentes études, rendues publiques en début d'année par l'Agence métropolitaine de transport, sur la faisabilité du projet SLR, démontrent que ce projet est économiquement rentable.



Ensemble, sur les rails!

D'un commun accord, tous les partenaires de la Coalition pour l'implantation du SLR dans l'axe du pont Champlain demandent de passer à l'action, sinon on met en péril le développement du transport collectif dans cet axe et par voie de conséquence la compétitivité de l'ensemble des villes de la Rive-Sud et de Montréal.

La Coalition pour l'implantation du SLR regroupe la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, la Ville de Longueuil, la Conférence régionale des élus de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil.

Beaucoup est déjà fait!

1985

Aménagement d'un **terminus permanent** et d'un **stationnement incitatif** à **Brossard** à l'intersection du boulevard Taschereau / autoroute 10 (1164 cases de stationnement et 18 quais d'autobus).

1992

Aménagement du **terminus Centre-ville** à l'intérieur du 1000 De la Gauchetière (21 quais d'autobus).

1998

Ouverture du **stationnement incitatif Brossard-Chevrier** à la jonction des autoroutes 10 et 30 (1974 cases de stationnement).

2000

Aménagement et mise en opération d'une **voie réservée en site propre** au centre de l'autoroute 10.

10 février 2000

L'Agence métropolitaine de transport rend publique une première étude d'opportunité et de faisabilité qui stipulait: «**Les résultats des études concluent à la faisabilité d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10 / centre-ville, à son opportunité et à sa rentabilité, autant pour des raisons d'achalandage de transport collectif, de décongestion routière, de développement économique et urbain, d'environnement et d'analyse coût / bénéfices**».

2001 - 2005

Développement des **plans et devis préliminaires d'un SLR sur l'estacade du pont Champlain** et réalisation de l'**étude d'impact environnemental**. À ce moment, l'emplacement de la station terminale du SLR au Centre-ville reste à déterminer, mais on sait que la future station serait localisée dans le secteur des rues De la Gauchetière et Mansfield.

2003

Dans le cadre du projet de réaménagement de l'échangeur Taschereau, le ministère des Transports du Québec aménage toutes les **infrastructures nécessaires** permettant d'accueillir un SLR au centre de l'autoroute 10.

hors tunnel; elle reste pourtant une mesure temporaire...depuis 1978!

en automobile que sur les trois voies autoroutières du pont Champlain en période de pointe du matin en direction de Montréal. En comparaison, la ligne 4 du métro, qui relie la ville de Longueuil au Centre-ville de Montréal, assure environ 19 200 déplacements durant la même période.

Le RTL est prêt à déployer la

À plusieurs reprises en 2007, le RTL a agi comme chef de file dans les recommandations concernant les façons de faire, notamment dans la description des scénarios de tests, dans la planification des communications à établir auprès de ses employés, de ses clients et de ses agences dépositaires des futures cartes à puce. Le RTL a défini la façon d'organiser le déploiement partiel qui

permettra de vérifier de bout en bout toutes les fonctionnalités du nouveau système de vente et de perception. En fin d'année, le RTL est la première société à terminer la paramétrisation des gabarits dans l'environnement de production.

Tous les contrats concernant le projet Carte à puce sont octroyés. Le Service des achats a assuré un suivi très rigoureux des comman-

La communication auprès des employés et des agences

- **En 2007**, quatre articles sont publiés dans les éditions du journal interne *Entre Nous*.
- **Au printemps**, un article paraît dans le numéro de *La puce à l'oreille*, à l'intention des employés de tous les partenaires du projet.
- **En avril**, un numéro spécial *Entre Nous EXPRESS* est consacré à l'état d'avancement du projet Carte à puce.
- **En mai**, deux réunions permettent de rencontrer 60 agences, dépositaires des titres de transport du RTL, afin de leur présenter l'ensemble du projet carte à puce de même que leur futur équipement.
- **En août**, le RTL reçoit les membres du comité avisé du transport adapté et leur présente l'application prévue de la carte à puce dans le type de service spécialisé qui leur est offert.



- **À l'automne**, les employés reçoivent l'agenda 2007 du RTL. On y présente en primeur les détails du déploiement prévu. Le calendrier mural 2007 du RTL est aussi disponible; on y rappelle les dates marquantes du déploiement au RTL.



- **À l'automne**, l'Exploitation procède aux validations des fonctionnalités du système à la STM. En collaboration avec l'Entretien et le Service technique, elle complète les travaux de positionnement du valideur et de la nouvelle console chauffeur.
- **En septembre**, le premier véhicule tout équipé, numéro 20701, est présenté à l'ensemble du personnel du RTL.
- **En octobre**, le projet et les nouveaux équipements sont présentés aux employés de bureau, aux cadres et aux chauffeurs lors de réunions spécifiques. Le RTL forme des employés à l'interne pour qu'ils puissent en former d'autres à leur tour.
- **En novembre**, le RTL entreprend la formation de ses chauffeurs.

CARTE À PUCE sur son réseau!

des, délais, qualité des produits et entreposage. Certaines pièces, fabriquées à l'interne, ont demandé beaucoup de coordination avec les autres services concernés.

L'analyse fonctionnelle du nouveau système de facturation des agences est complétée. Des tests de facturation et de conciliation de l'application ont été produits, corrigés et revérifiés. Le parallèle d'une conciliation

mensuelle avec l'ancien système et l'application future est réalisé avec succès.

Tous les aspects technologiques du projet viennent d'être complétés. Les points d'accès dans les garages sont installés avec le fournisseur. Les infrastructures réseautiques sont acquises et mises en place. Les équipements de tests et de formation sont installés. À la fin de 2007, tout est prêt.

La communication auprès des clients et de la population

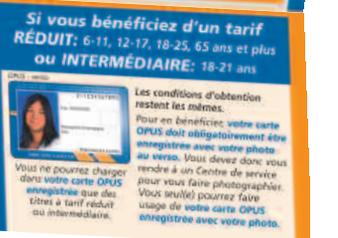
- Les **stratégies** de support à la clientèle sont définies et approuvées.
- Entièrement développée par l'équipe des Publications, une nouvelle section du **site Internet** est mise en ligne.
- Une première **affiche à bord** accompagne et commente l'installation des premiers valideurs dans les autobus.



- **Affiches, publicités, enseignes et nouvelles grilles tarifaires**, sont aussi conçues pour être produites et diffusées en 2008.
- En fin d'année, quatre **groupes de discussion**, formés de clients de tous âges, se tiennent afin de mesurer l'efficacité des pièces d'information prévues à l'intention de la clientèle en 2008.



- Une **trousse d'information** est conçue pour être remise à l'achat d'une première carte à puce.



Portrait

au 31 décembre 2007

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 ⁽¹⁾	30 970 996	117 804

(1) : excluant la ligne métropolitaine Express Chevrier 90

Répartition de l'achalandage RTL journalier moyen d'automne

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

Selon la période de la journée

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

source : Enquête Origine-Destination 2003

DU TRANSPORT ADAPTÉ

minibus en pointe	19
taxis en pointe	85
coûts d'exploitation	4 563 482 \$
coût / déplacement	15,03 \$
déplacements / minibus	111 934
déplacements / taxi	191 755
passagers / véhicule / heure	2,34
passagers / courses / taxi	2,60
coût / voyageur / taxi	11,85 \$
fauteuils roulants	69 371
ambulants	220 932
accompagnateurs	13 386
courses/taxi	73 678
km parcourus / passager / minibus	8,75 km

Portrait

au 31 décembre 2007

des ressources

Les effectifs

chauffeurs	550
employés d'entretien	199
employés de bureau	68
vendeurs de billets	3
personnel d'encadrement	91
total	911

Les revenus

contribution de l'agglomération de Longueuil	55 372 000 \$
usagers	44 466 444 \$
subventions	14 834 241 \$
autres revenus	3 983 675 \$
total	118 656 360 \$

Les dépenses

traitements et avantages sociaux	67 192 545 \$
honoraires professionnels	551 770 \$
communications	674 390 \$
carburant	7 266 345 \$
fournitures d'opérations	6 531 052 \$
entretien et réparations	1 665 740 \$
services techniques	1 629 833 \$
services publics	2 063 528 \$
dépenses régionales	4 779 056 \$
contrats de transport	8 012 859 \$
loyers	261 635 \$
frais généraux	2 257 672 \$
frais de financement	2 328 333 \$
financement (capital)	6 852 000 \$
affectations	6 167 342 \$
total	118 234 100 \$

Portrait

au 31 décembre 2007

du réseau

Le réseau

longueur	nombre de lignes		
	autobus	taxis	total
687 km	71	13	82

L'exploitation

Véhicules-heures annuels "assignés"

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	832 156	28 833	860 988
Contrat AMT (ligne 90)	20 982	-	20 982
total	853 138	28 833	881 971

Véhicules-km annuels

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	18 386 889	695 016	19 081 905
Contrat AMT (ligne 90)	596 124	-	596 124
total	18 983 013	695 016	19 678 029

Véhicules en opération en pointe AM (assignation août 2006)

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	315	13	328
Contrat AMT (ligne 90)	16	-	16
total	331	20	351

Vitesse d'exploitation (km/h)

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	22,1	24,1	22,2
Contrat AMT (ligne 90)	28,4	-	28,4
moyenne - réseau	22,3	24,1	22,3

Les infrastructures

Centre Saint-Hubert	20 articulés
	168 conventionnels
Centre Vieux-Longueuil	191 conventionnels
total	379 autobus
âge moyen	8,3 ans
arrêts sur route abribus	2492
	618

Portrait de la population et du territoire

Municipalité	Arrondissement	Superficie ¹ (km ²)	Population ² 2007	Personne par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	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	

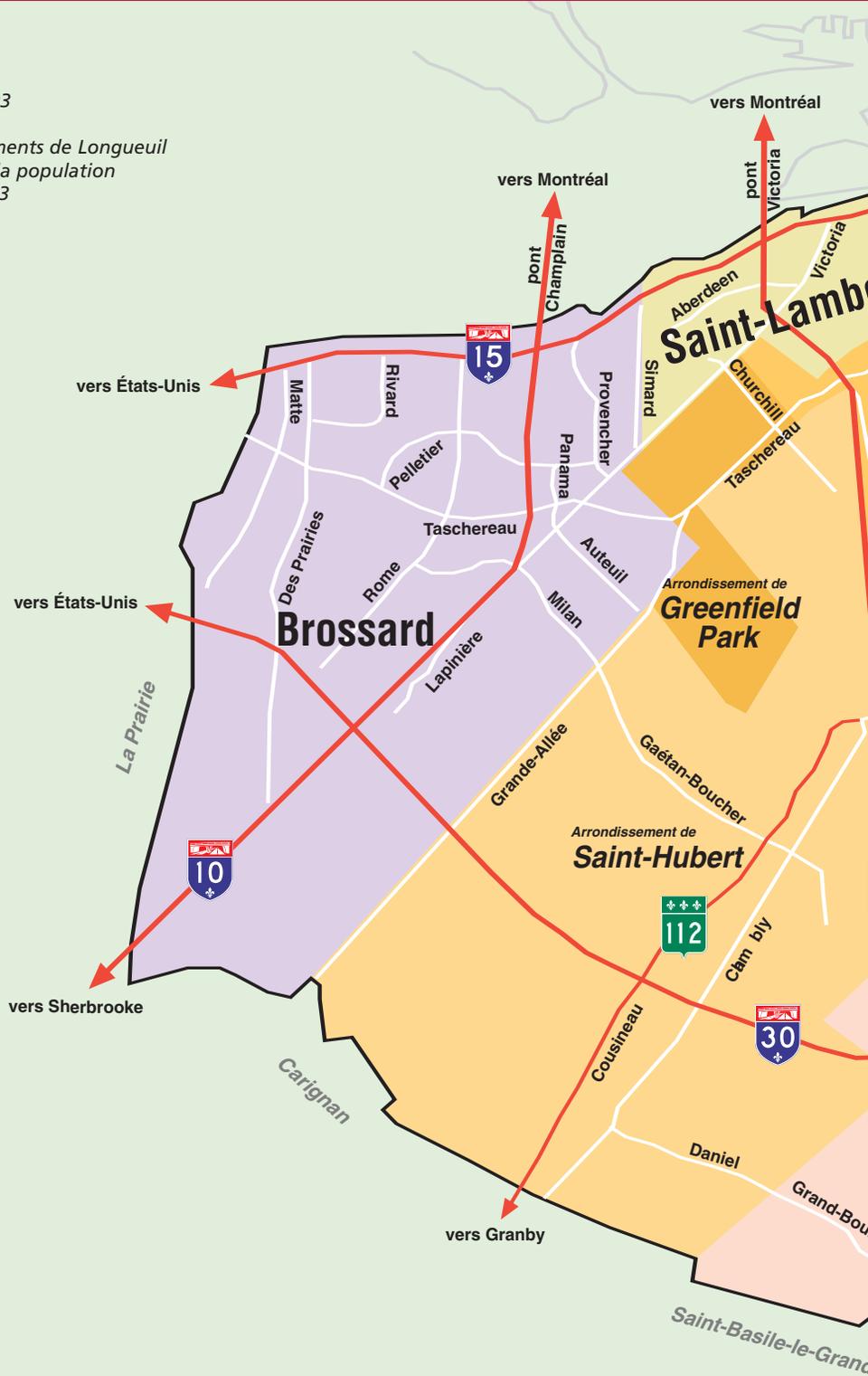
sources :

(1) : Ville de Longueuil

(2) : Gazette Officielle janvier 2007

(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 modale³
en pointe
AM

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



Tarifification

Titres de transport 2007

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 à la ville de Saint-Bruno-de-Montarville.



Tarifs

ordinaire	131,00 \$
intermédiaire	105,00 \$
réduit	78,50 \$



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	103,00 \$
intermédiaire	82,50 \$
réduit	62,00 \$





La carte locale

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.



Tarifs	
ordinaire	<u>73,00 \$</u>
réduit	<u>42,00 \$</u>

Les billets

Les billets 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 billets	
ordinaire	<u>15,00 \$</u>
réduit	<u>8,90 \$</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	
ordinaire	réduit
3,25 \$	2,00 \$

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^{er} 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.

Tarifification

2007

	ORDINAIRE	INTERMÉDIAIRE	RÉDUIT		
			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	AVANTAGE étudiants 18 à 25 ans	
la tram ZONE 5	Titre mensuel valide uniquement * dans les zones métropolitaines 1 à 5 de l'AMT et sur les réseaux de la STM, du RTL et de la STL.	131,00 \$	105,00 \$	78,50 \$	----
la tram ZONE 3	Titre mensuel valide uniquement dans les zones métropolitaines 1 à 3 de l'AMT et sur les réseaux de la STM, du RTL et de la STL.	103,00 \$	82,50 \$	62,00 \$	----

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

Carte mensuelle locale	73,00 \$	----	42,00 \$	42,00 \$
Lisière de 6 billets	15,00 \$	----	8,90 \$	----
Passage simple (en monnaie exacte)	3,25 \$	----	2,00 \$	----

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

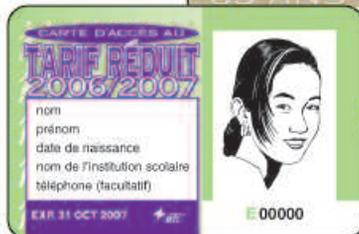
Les enfants de moins de 6 ans, accompagnés d'un adulte, sont admis gratuitement.

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 2007, a été préparé par la trésorière et directrice des Services administratifs et trésorerie et a été déposé au conseil d'administration du Réseau le 3 avril 2008.

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 FONCTIONNEMENT À DES FINS BUDGÉTAIRES
de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

	2007		2006
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de l'agglomération de Longueuil	55 372 000	55 372 000	52 000 000
Usagers (note 4)	44 234 100	44 466 444	42 597 696
Subventions (note 5)	14 775 200	14 834 241	16 343 260
Autres revenus (note 6)	4 029 600	3 983 675	3 789 501
	118 410 900	118 656 360	114 730 457
Dépenses de fonctionnement			
Traitements et avantages sociaux	67 216 000	67 192 545	65 264 938
Honoraires professionnels	659 200	551 770	795 274
Communications	675 200	674 390	748 188
Carburant	7 282 600	7 266 345	7 079 673
Fournitures d'opérations	6 531 100	6 531 052	7 117 340
Entretien et réparations	1 666 800	1 665 740	1 575 089
Services techniques	1 633 100	1 629 833	1 568 257
Services publics	2 063 900	2 063 528	2 036 605
Dépenses régionales (note 7)	4 788 400	4 779 056	5 919 400
Contrats de transport	8 013 200	8 012 859	7 711 235
Loyers	262 000	261 635	309 575
Frais généraux	2 260 800	2 257 672	1 822 936
Frais de financement	2 331 000	2 328 333	2 097 104
	105 383 300	105 214 758	104 045 614
Surplus de l'exercice	13 027 600	13 441 602	10 684 843
Conciliation à des fins budgétaires			
<i>Financement</i>			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	-	800 700
Financement (capital)	(6 852 000)	(6 852 000)	(7 926 763)
	(6 852 000)	(6 852 000)	(7 126 063)
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	(4 055 700)	(4 047 452)	(5 257 282)
Réserves financières et fonds réservés	(2 344 200)	(2 344 199)	1 632 085
Surplus cumulé non affecté	130 300	130 309	196 726
Montants à pourvoir dans le futur	94 000	94 000	-
	(6 175 600)	(6 167 342)	(3 428 471)
	(13 027 600)	(13 019 342)	(10 554 534)
Surplus de l'exercice à des fins budgétaires	-	422 260	130 309

ÉTAT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES D'INVESTISSEMENT À DES FINS BUDGÉTAIRES
de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

	2007		2006
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Revenus			
Subventions - SOFIL (note 5)	6 875 100	6 875 146	-
Dépenses en immobilisations corporelles	10 930 800	13 152 146	17 929 988
Déficit de l'exercice	(4 055 700)	(6 277 000)	(17 929 988)
Conciliation à des fins budgétaires			
<i>Financement</i>			
Financement à long terme des activités d'investissement	-	1 130 037	-
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	4 055 700	4 047 452	5 257 282
Déficit de l'exercice à des fins budgétaires	-	(1 099 511)	(12 672 706)

État de la situation financière
au 31 décembre 2007

	2007	2006
	\$	\$
Actif		
<i>Actifs financiers</i>		
Encaisse	3 503 472	482 523
Débiteurs (note 8)	7 901 770	5 782 914
Subventions à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada	1 907 704	1 544 265
Placements	-	3 052 197
Débiteurs pour le remboursement de la dette à long terme - Gouvernement du Québec	35 778 051	36 460 144
	49 090 997	47 322 043
<i>Actifs non financiers</i>		
Immobilisations corporelles (note 11)	148 367 571	144 901 317
Stocks de fournitures (note 9)	4 042 527	3 453 741
Autres actifs non financiers (note 10)	6 208 933	3 633 376
	207 710 028	199 310 477
Passif		
Emprunts bancaires (note 12)	2 672 000	7 358 000
Créditeurs et frais courus (note 13)	16 371 537	17 624 002
Revenus reportés	45 826	42 285
Dette à long terme (note 14)	42 929 100	42 287 400
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 17)	4 653 500	-
	66 671 963	67 311 687
Avoir des contribuables		
Surplus accumulé	422 260	130 309
Montant à pourvoir dans le futur (note 15)	(8 333 131)	(2 646 174)
Réserves financières et fonds réservés	6 795 077	4 485 594
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	142 153 859	130 029 061
	141 038 065	131 998 790
	207 710 028	199 310 477

Engagements et éventualités (notes 16 et 18)

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE
de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

	2007	2006
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Surplus de l'exercice des activités financières de fonctionnement et d'investissement	7 164 602	(7 245 145)
Élément n'impliquant aucun mouvement de liquidités : Avantages sociaux futurs	94 000	-
	7 258 602	(7 245 145)
Éléments n'affectant pas le fonctionnement :		
Encaissement de la subvention SOFIL pour l'exercice 2006	4 820 455	-
Acquisition d'immobilisations corporelles	13 152 146	17 929 988
	25 231 203	10 684 843
Variation nette des éléments hors caisse :		
Débiteurs et subventions à recevoir	(2 482 295)	170 121
Stocks de fournitures	(588 786)	146 177
Autres actifs non financiers	(2 677 827)	443 156
Créditeurs et frais courus	(1 252 465)	1 755 166
Revenus reportés	3 541	(14 352)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	4 653 500	-
	(2 344 332)	2 500 268
	22 886 871	13 185 111
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(13 152 146)	(17 929 988)
Variation nette des placements	3 052 197	(271 846)
	(10 099 949)	(18 201 834)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	7 493 700	800 700
Remboursement de la dette à long terme	(6 852 000)	(8 070 000)
Montant à pourvoir	(5 686 957)	392 969
Virement des fonds réservés	(34 716)	287 134
	(5 079 973)	(6 589 197)
Augmentation (diminution) des liquidités	7 706 949	(11 605 920)
Situation des liquidités au début	(6 875 477)	4 730 443
Situation des liquidités à la fin	831 472	(6 875 477)

Les liquidités se composent de l'encaisse et de l'emprunt bancaire.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 décembre 2007

1. Statut de l'organisme municipal

Le Réseau de transport de Longueuil (le «Réseau»), 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. Modifications de conventions comptables

Le 1^{er} janvier 2007, le Réseau a adopté les normes comptables publiées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés applicables aux organismes municipaux. Auparavant, les états financiers à vocation restreinte du Réseau étaient présentés conformément aux principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec.

Les modifications des méthodes comptables, décrites dans les paragraphes qui suivent, ont été appliquées de façon rétroactive sans retraitement des états financiers des exercices antérieurs.

a) Subventions reportées

Les subventions relatives à l'acquisition d'immobilisations corporelles, ne font plus l'objet d'une comptabilisation à titre de subventions reportées à l'état de la situation financière. Avant 2007, les subventions reportées étaient amorties au même rythme que les immobilisations corporelles auxquelles elles se rapportaient.

b) Revenus de transfert relatifs à l'acquisition d'immobilisations corporelles

Les revenus de transfert relatifs à l'acquisition d'immobilisations corporelles sont constatés à l'état des activités financières lors de l'enregistrement des dépenses en immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent, dans la mesure où le Réseau a satisfait aux critères d'admissibilité. Avant 2007, les revenus de transfert du gouvernement du Québec relatifs à l'acquisition d'immobilisations corporelles étaient constatés à l'état des activités financières au moment de leur encaissement.

c) Charge et obligation au titre des avantages sociaux futurs

Le Réseau constate une charge et une obligation liées aux régimes de retraite, aux avantages complémentaires de retraite et aux autres avantages sociaux futurs postérieurs à l'emploi durant les exercices au cours desquels les services sont rendus par les employés. Avant 2007, la charge relative à ces régimes correspondait aux cotisations annuelles à verser et celle relative aux autres avantages sociaux futurs était comptabilisée selon la méthode de la comptabilité de caisse. La contrepartie de l'obligation initiale au titre des avantages sociaux futurs, établie au 1^{er} janvier 2007, est inscrite à l'avoir des contribuables au poste « Montant à pourvoir dans le futur ».

3. Conventions comptables

Les états financiers ont été établis selon les normes comptables publiées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés applicables aux organismes municipaux afin de satisfaire à l'article 136 de la *Loi sur les Sociétés de transport en commun* (L.R.Q., chapitre S-30.01) et aux fins du suivi d'un prêt en cours. 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'organisme est un organisme public de type commercial devant appliquer les principes comptables généralement reconnus énoncés par le Manuel de l'ICCA – Comptabilité;
- l'amortissement des immobilisations corporelles est exclu de l'état des activités financières.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

Comptabilité d'exercice

Le Réseau utilise la comptabilité d'exercice.

Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures 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 relatifs aux règlements d'emprunt. Ces frais sont amortis selon la période de remboursement de la dette à long terme correspondante. Les frais reportés sont présentés à leur valeur nette.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles 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

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

Subventions

Les revenus de transfert sont constatés aux états financiers dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu aux transferts, dans la mesure où ils ont été autorisés, les critères d'admissibilité ont été satisfaits et une estimation raisonnable des montants est possible.

Avantages sociaux futurs - Régimes de retraite à cotisations déterminées

La dépense de fonctionnement correspond aux cotisations versées par l'employeur. Un passif est constaté dans les créditeurs et frais courus pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice, de même que pour des cotisations à être versées dans les exercices subséquents relativement à des services déjà rendus.

Le régime de retraite des élus municipaux auquel participe le Réseau est comptabilisé comme un régime de retraite à cotisations déterminées.

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées

En plus des prestations de retraite, ces avantages comprennent les avantages complémentaires de retraite comme l'assurance vie offerte aux retraités.

La dépense de fonctionnement est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants. Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs est présenté à l'état de la situation financière pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et pertes actuariels non amortis et net d'une provision pour moins-value dans le cas d'un actif s'il y a lieu.

Les obligations au titre des prestations constituées sont calculées de façon actuarielle selon la méthode dite de répartition des prestations au prorata des services avec ou sans projection des salaires futurs, selon le cas, à partir du taux d'actualisation fixé et des hypothèses jugées les plus probables par le Réseau en matière d'évolution des salaires, de roulement du personnel, d'âge de départ à la retraite des participants, d'évolution des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels.

3. Conventions comptables (suite)

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués selon la méthode de la valeur marchande.

Les gains et les pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des employés visés par les avantages sociaux futurs. L'amortissement débute dans l'exercice subséquent à celui de la constatation du gain ou de la perte.

Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement en charge à la dépense de fonctionnement. Il fait l'objet en contrepartie d'un montant à pourvoir dans le futur pour fins de taxation.

Le déficit initial au titre des avantages sociaux futurs constaté en date du 1^{er} janvier 2007 correspond à la somme des déficits initiaux moins les surplus initiaux en prenant en considération tous les régimes, capitalisés et non capitalisés. La constatation s'est faite par redressement du surplus (déficit) accumulé non affecté des exercices antérieurs. Ce redressement fait l'objet en contrepartie d'un montant à pourvoir dans le futur pour fins de taxation.

Dans le cas des régimes non capitalisés, l'excédent de la dépense de fonctionnement de l'exercice sur le décaissement requis fait l'objet en contrepartie d'un montant à pourvoir dans le futur pour fins de taxation.

Montants à pourvoir dans le futur

Les montants à pourvoir dans le futur correspondent à des dépenses de fonctionnement comptabilisées dans l'exercice ou antérieurement qui font l'objet de taxation différée. Ils sont créés à la suite d'un choix exercé par le Réseau et amortis selon les durées indiquées ci-dessous par affectation à l'état des activités financières de fonctionnement à des fins budgétaires.

Mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1^{er} janvier 2000 :

- salaires et avantages sociaux amortis sur une période maximale de 20 ans

Avantages sociaux futurs pour le déficit constaté initialement au 1^{er} janvier 2007 :

- régimes capitalisés : amortissement sur la durée estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants
- régimes non capitalisés : En vertu des mesures d'allègement, ce montant à pourvoir dans le futur ne sera pas amorti.
- avantages sociaux futurs pour l'excédent de la dépense de fonctionnement sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés : En vertu des mesures d'allègement, cet excédent non taxé fait l'objet d'une affectation à l'état des activités financières pour équilibrer les résultats. Cette affectation consiste à virer le montant non taxé au poste « Montant à pourvoir dans le futur ».

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.

4. Revenus des usagers

	2007		2006
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Cartes métropolitaines	16 904 900	16 827 964	16 120 403
Cartes locales	13 855 700	13 838 276	13 102 276
Billets	7 054 100	7 049 892	7 082 911
Perception - comptant	5 763 400	5 903 918	5 664 916
Transport adapté	656 000	846 394	627 190
	44 234 100	44 466 444	42 597 696

5. Subventions pour les activités de fonctionnement et d'investissement

	2007		2006
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
<i>Fonctionnement</i>			
Gouvernement du Québec			
Service de la dette	7 695 000	7 644 216	9 044 697
Transport adapté	2 183 100	2 290 515	2 183 066
Amélioration des services	920 000	1 001 921	-
Spéciale	-	-	1 308 029
Exploitation	600 100	600 057	600 057
	11 398 200	11 536 709	13 135 849
Agence métropolitaine de transport			
Aides métropolitaines	3 377 000	3 297 532	3 207 411
	14 775 200	14 834 241	16 343 260
<i>Investissement</i>			
Gouvernement du Québec			
SOFIL	6 875 100	6 875 146	-
	21 650 300	21 709 387	16 343 260

6. Autres revenus

	2007		2006
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Intérêts et rendement sur les fonds réservés	77 200	76 404	88 440
Publicité	770 000	743 964	762 017
Desserte métropolitaine	2 587 300	2 566 054	2 194 076
Redistribution des surplus de l'Agence métropolitaine de transport	-	-	222 581
Autres	595 100	597 253	522 387
	4 029 600	3 983 675	3 789 501

7. Dépenses régionales

	2007		2006
	Budget	Réel	Réel
	\$	\$	\$
Équipements métropolitains	621 000	619 266	332 148
Train de banlieue	1 511 600	1 504 461	1 583 209
Agence métropolitaine de transport pour le compte de l'agglomération de Longueuil	2 493 800	2 493 414	2 084 283
Express Chevrier	162 000	161 915	117 162
Desserte du métro	-	-	1 802 598
	4 788 400	4 779 056	5 919 400

8. Débiteurs

	2007	2006
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	3 253 580	1 602 519
Taxes à la consommation	1 358 868	1 250 538
Avances aux employés	146 628	130 533
Contrats de service et détaillants	876 013	880 718
Autres	2 266 681	1 918 606
	7 901 770	5 782 914

9. Stocks de fournitures

	2007	2006
	\$	\$
Pièces et vêtements	3 788 485	3 251 093
Carburant	199 412	147 235
Huile et autres	54 630	55 413
	4 042 527	3 453 741

10. Autres actifs non financiers

	2007	2006
	\$	\$
Dépôt sur achat de véhicules	5 714 273	3 152 333
Frais reportés	431 306	406 361
Frais payés d'avance	63 354	74 682
	6 208 933	3 633 376

11. Immobilisations corporelles

	2007			2006
	Coût	Amortis- sement cumulé ⁽¹⁾	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Terrains et bâtiments	83 197 816	25 601 426	57 596 390	58 486 244
Véhicules	148 563 257	64 839 963	83 723 294	80 280 208
Mobilier et équipement	24 108 875	22 062 813	2 046 062	2 067 470
	255 869 948	112 504 202	143 365 746	140 833 922
Immobilisations corporelles en cours	5 001 825	-	5 001 825	4 067 395
	260 871 773	112 504 202	148 367 571	144 901 317

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

12. Emprunt bancaire

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 10 000 000 \$, portant intérêt au taux préférentiel et renégociable annuellement. Aucun montant n'est utilisé au 31 décembre 2007.

Le Réseau dispose d'une marge de crédit pour l'acquisition d'autobus d'un montant autorisé de 15 000 000 \$, portant intérêt au taux préférentiel. Un montant de 2 672 000 \$ est utilisé au 31 décembre 2007.

Le Réseau dispose d'une marge de crédit pour l'agrandissement des garages d'un montant autorisé de 5 000 000 \$, portant intérêt au taux préférentiel. Aucun montant n'est utilisé au 31 décembre 2007.

13. Crédoiteurs et frais courus

	2007	2006
	\$	\$
Fournisseurs	7 353 813	7 695 467
Salaires et déductions	8 821 310	9 747 802
Intérêts courus sur la dette à long terme	196 414	180 733
	16 371 537	17 624 002

14. Dette à long terme

	2007	2006
	\$	\$
Dette obligataire - Annexe	42 929 100	42 287 400
La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante :		
Montant à recouvrer du Gouvernement du Québec	35 778 051	36 460 144
Montant à la charge de l'organisme	7 151 049	5 827 256
	42 929 100	42 287 400

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

	\$
2008	7 179 000
2009	9 592 000
2010	7 712 000
2011	5 548 000
2012	7 824 000

15. Montants à pourvoir dans le futur

	Solde au 31 décembre 2007	Redressement aux exercices antérieurs	Solde au 1 ^{er} janvier 2007 Déduire
	\$	\$	\$
Mesures transitoires relatives au 1 ^{er} janvier 2000 Salaires et avantages sociaux	2 646 174	-	382 243
Avantages sociaux futurs			
Régimes capitalisés	-	2 772 900	231 100
Régimes non capitalisés	-	3 535 000	7 600
	2 646 174	6 307 900	620 943
			2 263 931
			2 541 800
			3 527 400
			8 333 131

16. 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 autres, à déboursier 1 846 234 \$ dont les loyers minimums annuels pour les cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2008	509 991
2009	308 420
2010	170 234
2011	122 604
2012	81 665

Le Réseau s'est également engagé à acquérir, au cours de l'exercice 2008, 40 autobus à planchers surbaissés pour un montant total de 18 723 503 \$.

17. Avantages sociaux futurs

a) Sommaire

	2007	2006
	\$	\$
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs		
Passif des régimes à prestations déterminées capitalisés	(936 600)	
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(3 716 900)	
Passif net présenté à la fin de l'exercice	(4 653 500)	
Dépenses de fonctionnement		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	4 327 300	5 263 956
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	265 900	111 500
Régimes de retraite à cotisations déterminées	101 700	107 980
	4 694 900	5 483 436

b) Régimes d'avantages sociaux futurs à prestations déterminées

Description des régimes et autres renseignements

Régimes capitalisés

Pour chaque groupe d'employés (chauffeurs d'autobus, employés d'entretien, cadres intermédiaires et de premier niveau, employés de bureau et cadres de direction), un régime de retraite à prestations déterminées est constitué.

Le Réseau assume le risque relatif au rendement des caisses de retraite et doit par conséquent s'assurer que les cotisations qu'il verse sont suffisantes pour assumer le coût des prestations prévues par les régimes.

Les taux de cotisations des employés varient de 4 % à 7 % selon le groupe d'employés et les taux de cotisations de l'employeur varient de 6 % à 16,5 % selon le groupe d'employés.

Régimes non capitalisés

Le Réseau offre à ses retraités et futurs retraités, ainsi qu'à quelques préretraités, des avantages complémentaires de retraite de type prestations déterminées. Le régime prévoit uniquement de l'assurance vie. Le montant d'assurance vie des préretraités est déterminé en fonction du salaire au moment de la préretraite jusqu'à l'âge de 65 ans. À compter de 65 ans, la couverture des préretraités est équivalente à celle des retraités. Quant au montant d'assurance vie des retraités, il est déterminé en fonction de l'âge du retraité et de son groupe d'emploi. Finalement, le Réseau finance à 100 % la prime exigée par l'assureur pour l'assurance vie.

Le Réseau offre à ses cadres de direction un régime supplémentaire de retraite qui leur permet de recevoir des prestations de retraite supplémentaires à celles qu'ils pourront recevoir aux termes du régime capitalisé. Aucune cotisation n'est requise de la part des participants au régime supplémentaire.

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2007	2006	2007	2006
	\$	\$	\$	\$
Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs				
Passif au début de l'exercice	(2 772 900)		(3 535 000)	
Dépenses de fonctionnement	(4 327 300)	(5 263 956)	(265 900)	(111 500)
Cotisations versées par l'employeur	6 163 600	5 263 956	-	-
Prestations de primes versées par l'employeur	-	-	84 000	111 500
Passif à la fin de l'exercice	(936 600)		(3 716 900)	

17. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2007	2006	2007	2006
	\$	\$	\$	\$
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	178 985 300	164 846 200	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(178 597 900)	(167 619 100)	(3 916 200)	(3 535 000)
Situation actuarielle nette : excédent (déficit) de comptabilisation	387 400	(2 772 900)	(3 916 200)	(3 535 000)
Pertes actuarielles non amorties	(1 324 000)		199 300	
Passif au titre des avantages sociaux futurs avant provision pour moins value	(936 600)		(3 716 900)	
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(936 600)		(3 716 900)	
Dépenses de fonctionnement				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	6 963 600		100 300	
Cotisations salariales des employés	2 762 800	(2 494 195)	-	-
Dépenses de fonctionnement excluant les intérêts	4 200 800		100 300	
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	11 719 100		165 600	
Rendement espéré des actifs	(11 592 600)		-	
Dépense d'intérêts nette	126 500		165 600	
Dépenses de fonctionnement de l'exercice	4 327 300		265 900	
Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées				
Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent	(167 619 100)		(3 535 000)	
Coûts des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	(6 963 600)		(100 300)	
Prestations versées au cours de l'exercice	7 372 500		84 000	
Intérêts débiteurs sur les obligations	(11 719 100)		(165 600)	
Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice	(178 929 300)		(3 716 900)	
Gain (perte) survenu(e) dans l'exercice sur les obligations	331 400		(199 300)	
Valeur des obligations à la fin de l'exercice	(178 597 900)		(3 916 200)	
Conciliation de la valeur des actifs				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent	164 846 200		S/O	S/O
Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice	8 926 400		S/O	S/O
Prestations versées au cours de l'exercice	(7 372 500)		S/O	S/O
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	11 592 600		S/O	S/O
Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice	177 992 700		S/O	S/O
Gain survenu dans l'exercice sur le rendement des actifs	992 600		S/O	S/O
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	178 985 300		S/O	S/O

17. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2007	2006	2007	2006
	\$	\$	\$	\$
Conciliation des gains (pertes) actuariels non amortis				
Rendement réel des actifs pour l'exercice	12 585 200		-	
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(11 592 600)		-	
Gain survenu dans l'exercice sur le rendement des actifs	992 600		-	
Gain (perte) survenu(e) dans l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	331 400		(199 300)	
Gains (pertes) survenus(es) dans l'exercice	1 324 000		(199 300)	
Variation au cours de l'exercice des gains non amortis	1 324 000		-	
Gains (pertes) non amortis(es) au début de l'exercice	-		-	
Gains (pertes) non amortis(es) à la fin de l'exercice	1 324 000		(199 300)	
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs				
Nombre de régimes en cause	2		S/O	S/O
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	127 339 300		S/O	S/O
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(130 489 500)		S/O	S/O
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(3 150 200)		S/O	S/O
Hypothèses d'évaluation actuarielle de comptabilisation				
(taux pondéré s'il y a plus d'un régime)				
Taux d'actualisation (fin de l'exercice)	7,00	7,00	4,50	
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	7,00	7,00	S/O	
Taux de croissance des salaires (fin de l'exercice)	4,00	4,00	3,75	
Taux d'inflation (fin de l'exercice)	3,00	3,00	2,75	
Autres hypothèses économiques :				
- Taxe de vente du Québec	S/O	S/O	9,00	
- Frais (en pourcentage de prime)	S/O	S/O	7,80	

c) Régimes de retraite à cotisations déterminées

Description des régimes et autres renseignements

Pour le groupe d'employés d'entretien, un régime de retraite à cotisations déterminées est instauré.

Le Réseau n'assume aucun risque puisque sa responsabilité à l'égard des services rendus aux salariés se limite aux versements des cotisations selon la formule déterminée par le régime.

Les taux de cotisation pour l'employé ainsi que pour l'employeur s'établissent à 1,01 % du salaire admissible.

	2007	2006
	\$	\$
Dépense de fonctionnement		
Cotisations de l'employeur	101 700	107 980

18. 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 1 069 349 \$ au 31 décembre 2007.

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 :

	2007	2006
	\$	\$
Revenus		
Contribution de l'agglomération de Longueuil	55 372 000	52 000 000
Dépenses		
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport pour le compte de l'agglomération de Longueuil	2 493 414	2 084 283
Taxes municipales	538 998	550 958
Loyers	78 473	80 197
Autres	19 912	18 484
	3 130 797	2 733 922

L'agglomération de Longueuil est solidairement et conjointement responsable des dettes obligataires du Réseau. Le gouvernement du Québec subventionne environ 83 % du service de ces dettes au 31 décembre 2007.

21. Chiffres de l'exercice précédent

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

ANNEXE A

Dettes à long terme au 31 décembre 2007

Gouvernement du Québec

Date	Émission		Taux d'intérêt	Échéance	Solde	
	Numéro	Montant			2006	2005
		\$	%		\$	\$
1997-12-23	22	7 663 000	5,80		-	512 000
2001-11-22	26	13 000 000	5,40	2011	6 044 000	7 364 000
2002-06-26	27	10 000 000	5,85	2012	5 665 000	6 627 000
2002-12-27	28	5 400 000	4,25	2007	-	3 520 000
2003-10-28	29	13 200 000	5,00	2013	6 842 000	8 538 000
2004-06-23	30	4 200 000	4,25	2009	3 117 000	3 493 000
2004-12-21	31	2 340 000	3,80	2009	1 386 000	1 718 000
2005-05-26	32	2 900 000	3,70	2010	2 412 000	2 661 000
2005-10-27	33	7 100 000	4,15	2015	5 372 000	6 253 000
2007-03-22	34	2 989 000	3,90	2012	2 989 000	-
2007-12-27	35	6 700 000	4,20	2012	6 700 000	-
					40 527 000	40 686 000

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

2005-10-15	1	800 700	3,78	2015	800 700	800 700
2006-10-15	2	800 700	4,12	2016	800 700	800 700
2007-10-15	3	800 700	4,41	2017	800 700	-
					2 402 100	1 601 400
					42 929 100	42 287 400