



Le RTL implante la carte à puce sur son réseau.



Réseau de transport
de Longueuil

Sommaire

BIENVENUE À BORD	
Mot de l'équipe de direction	2
Mission, valeurs et philosophie	4
Conseil d'administration	5
Objectifs 2008	6
Organigramme de direction	7
RÉALISATIONS 2008	
Le RTL déploie la carte OPUS sur son territoire	8
Le <i>Plan d'amélioration des services</i> se concrétise	12
L'achaladange est toujours en hausse	13
Le centre Vieux-Longueuil s'agrandit	14
Le RTL est toujours d'avis que le SLR est une nécessité	15
Les autres faits marquants	16
PORTRAITS	
De la population et du territoire	20
De la clientèle	22
Des ressources et du réseau	23
TARIFICATION ET TITRES DE TRANSPORT	
Tarifs et retrait graduel des titres de carton	24
Privilège au tarif réduit et photo obligatoire	26
ÉTATS FINANCIERS	
Faits saillants	27
Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière	28
État des activités financières de fonctionnement à des fins budgétaires	29
État de la situation financière	30
État de l'évolution de la situation financière	31
Notes complémentaires	32

Mot de l'équipe de direction



Mme Johane F.-Deshaies,
présidente



M. Pierre Del Fante,
directeur général

L'implantation des cartes OPUS et Solo aura été l'activité la plus marquante de l'année 2008 au Réseau de transport de Longueuil.

De mars à novembre, le RTL passe de la mise à l'essai du nouveau système de vente et perception à la fin du déploiement de la carte à puce sur son territoire.

Comme la stratégie de déploiement se veut progressive, le RTL avait effectué préalablement, en 2007, un grand nombre de tests afin de valider le fonctionnement de cette nouvelle technologie. En mars 2008, les employés de même qu'une centaine de clients de tous âges participent à une période d'essai au cours de laquelle ils mettent à l'essai l'achat, l'utilisation et le rechargement de la carte à puce et ce, sans aucune préparation. Le RTL suit leur cheminement et leur expérience à chacune des étapes et dans différentes situations.



Le 21 avril, la ministre des Transports du Québec, Mme Julie Boulet, et les dirigeants des autorités organisatrices de transport de la région de Montréal annoncent officiellement l'arrivée de la carte à puce dans les transports collectifs de la

région métropolitaine de Montréal et à Québec. Grâce à ce projet commun, près d'un million de personnes bénéficieront des avantages liés à l'automatisation des activités de vente et de perception. Pour les clients, le nouveau système améliore et simplifie l'achat et l'utilisation des titres de transport. Pour les sociétés de transport, il permet un meilleur contrôle des recettes et il contribue à réduire la fraude tout en assurant une plus grande équité entre les clients. D'autre part, le nouveau système est un important outil de planification permettant de mieux connaître les besoins de déplacements de notre clientèle et donc, de mieux y répondre.

La nouvelle carte OPUS est une carte commune pour tous les clients-usagers des organismes partenaires du projet. Ils pourront éventuellement y encoder tous les titres de transport dont ils ont besoin; une seule carte leur permettra dorénavant de voyager en autobus, métro et trains de banlieue. Cette carte, durable, au coût de lancement de 3,50 \$, peut être conservée jusqu'à sept ans, selon les clientèles. Il est aussi prévu de pouvoir l'enregistrer, pour qu'en cas de perte ou de vol, son détenteur puisse se faire restituer le solde des titres qu'elle contient.

L'ACHALANDAGE augmente de 4,08 %

En 2008, le RTL aura assuré plus de 32 millions de déplacements. Depuis la mise en œuvre de son *Plan d'amélioration des services* en 2007, la hausse totale de l'achalandage au RTL est de 6,25 %.

L'augmentation est donc de 1 263 955 déplacements depuis la fin de 2006. Le RTL compte maintenant plusieurs milliers de nouveaux clients, ce qui en matière de développement durable est un gain net, notamment, en matière de diminution des gaz à effet de serre (GES).

Pour une 8^{ème} année consécutive, nous nous situons au-dessus des 30 M de déplacements et, chaque année depuis quatre ans, nous enregistrons une hausse de la fréquentation de nos services. Notre prévision d'augmentation pour 2009 est de 2 %, ce qui devrait nous situer au-dessus de l'objectif de 8 %, prévu à la politique du transport collectif du gouvernement du Québec, annoncé en juin 2006. Il est intéressant d'ajouter que malgré une baisse du prix de l'essence au dernier trimestre de 2008, nous avons continué à augmenter notre achalandage durant la même période.

L'achalandage du transport adapté est aussi en progression au RTL avec 318 615 déplacements soit 4,9 % de plus qu'en 2007. Les déplacements en taxi sont toujours les plus utilisés, soit 198 563, et ceux en minibus totalisent 120 052.

Le RTL augmente son OFFRE DE SERVICE

Au cours des deux dernières années, nous avons investi 3,9 M\$ en amélioration de services, dont 50 % a été assumé par le gouvernement du Québec. Ainsi, depuis 2006, le RTL offre 48 139 heures de service de plus, soit une augmentation 5,71 %.

Qui dit plus de clients, dit aussi plus d'AUTOBUS NEUFS

Pour satisfaire les nombreuses demandes de sa clientèle, le RTL augmente son parc d'autobus qui passe de 379 à la fin de 2006 à 394 en 2008. Pour 2009, 2010 et 2011, nous prévoyons acheter 95 nouveaux autobus, dont neuf de modèle articulé à plancher surbaissé, un investissement de 49,1 M\$. La majeure partie de ces achats (62) vise à remplacer les autobus les plus âgés et les 33 autres sont prévus pour nous permettre d'apporter d'autres améliorations de services.

L'augmentation du parc d'autobus amène l'AGRANDISSEMENT DU GARAGE

Le 3 juillet, le RTL octroie le contrat de réalisation des travaux d'agrandissement du Centre d'exploitation Vieux-Longueuil. Le 4 août, le contracteur, ses employés et les équipements requis débarquent sur le terrain du RTL pour une période de 10 mois. Il s'agit d'un projet estimé à 20 M\$ dont 75 % est financé par le ministère des Transports du Québec.

Ces travaux sont nécessaires précisément en raison des ajouts de service offerts en 2007 et 2008 et de la desserte en régie de Saint-Bruno-de-Montarville qui doit entrer en vigueur le 6 avril 2009.


Johane F. Deshaies,
présidente


Pierre Del Fante
directeur général

Mission

valeurs et philosophie

adoptées en 1995 et toujours en vigueur.

Notre mission

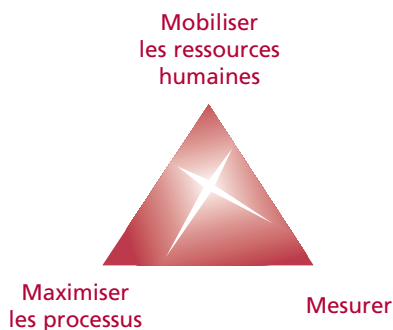
“Améliorer la qualité de vie des citoyens du territoire du Réseau en répondant adéquatement à leurs besoins évolutifs de déplacement, par la promotion et l’exploitation, à juste prix, de différents moyens de transport collectif de qualité qui respectent l’environnement”.

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



Nos moyens de réalisation

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.

Conseil d'administration

au 31 décembre 2008

L'adoption par les membres de l'Assemblée nationale, du projet de loi no. 6 «*Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale*», a nécessité de nouvelles désignations au conseil du RTL.

Au 1^{er} janvier 2008, le conseil du RTL passe de neuf à douze membres. Outre la Ville de Longueuil avec six représentants, les villes de Brossard, Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville (pour la première fois) et Saint-Lambert sont représentées au conseil par un représentant chacune.



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.



Nicole Béliveau,
membre du CA
et membre du comité
ressources humaines.



Sean Finn,
membre du CA
et membre du
comité finances.



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



Bruno Goulet,
membre du CA
et du comité
entretien-environnement.



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



Roger Roy
membre du CA
et membre
du comité transport.



Roger Saucier,
membre du CA
et président du comité
entretien-environnement.



Claudette Tessier,
membre du CA,
présidente du comité transport
et membre des comités
ressources humaines 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.



André Tessier
membre du CA,
représentant des clients-usagers
du service de transport
en commun
et membre
du comité transport.

Objectifs 2008,

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

- Améliorer la desserte des parcs industriels Vieux-Longueuil-Boucherville.
- Améliorer la desserte des pôles institutionnels, commerciaux et industriels.
- Assurer les mesures préférentielles se rattachant à la permanence de la gare de train de Saint-Hubert.
- Consolider le réseau de Boucherville.
- Établir un processus en vue d'améliorer le respect des horaires.
- Implanter de nouvelles voies réservées pour accéder aux terminus Panama et Longueuil.
- Implanter un système de traitement des données de perception.
- Optimiser le service de taxi collectif.
- Réaménager le terminus Panama.

Ressources humaines

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

Ingénierie

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

Secrétariat et communications

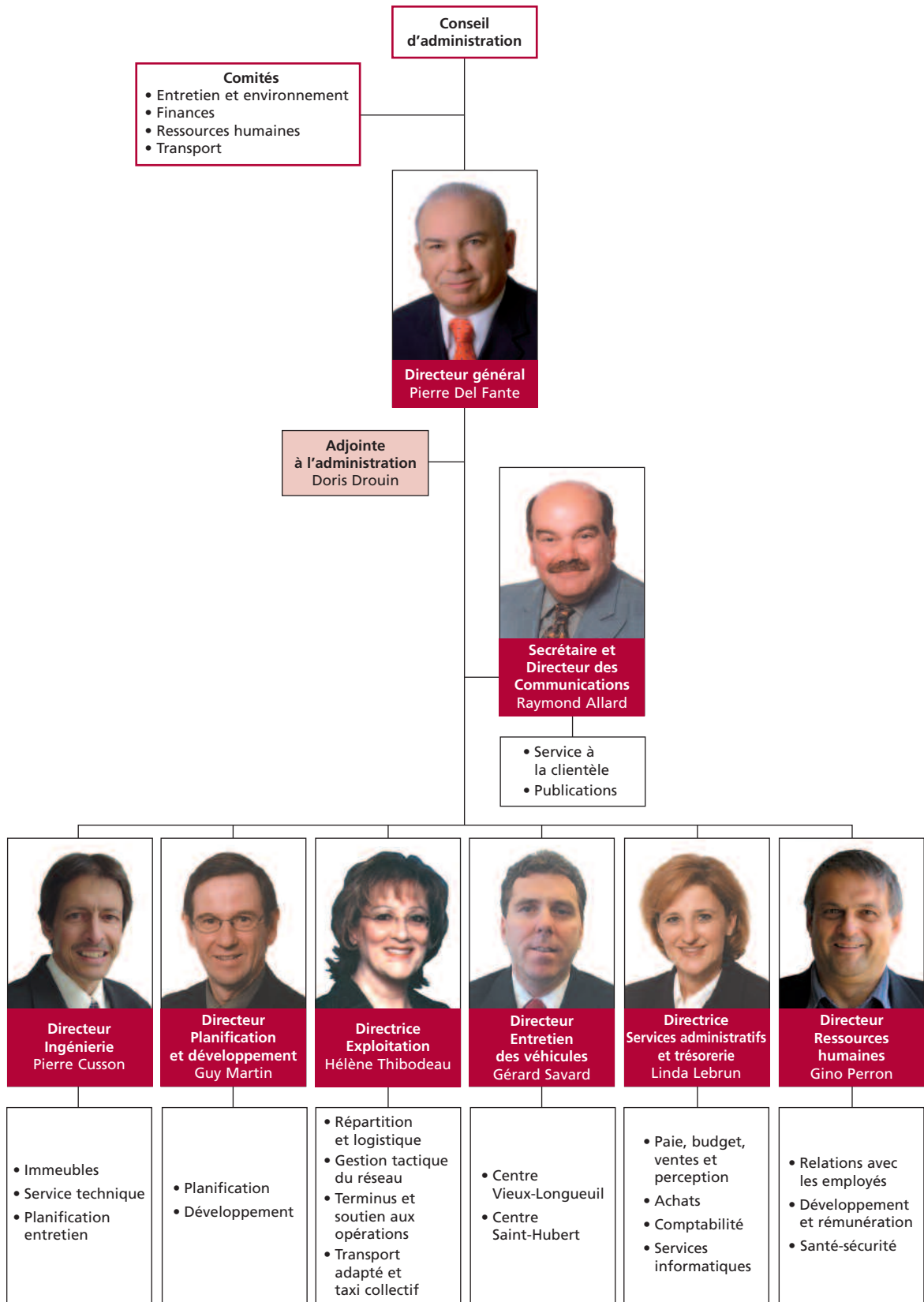
- Bonifier les communications externes et la promotion des services.

Services administratifs et trésorerie

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

Organigramme de direction

au 31 décembre 2008





Une carte pour tous

Le RTL déploie la

Offerte aux clients du RTL dès le mois d'avril, la carte OPUS rechargeable devient progressivement la clé de déplacement sur les réseaux de transport de Longueuil, de Montréal, de Laval et de l'Agence métropolitaine de transport. En 2009, elle le sera aussi sur celui du Réseau de transport de la Capitale à Québec et sur le territoire des Conseils intermunicipaux de transport.

Vendue graduellement dans les billetteries métropolitaines et les points de vente habituels, elle est aussi offerte dans des distributrices automatiques qui font leur apparition dans les terminus et les stations de métro.

On prévoit qu'à la fin de 2009, tous les titres de transport de tous les partenaires du projet (TRAM, CAM, billets; à tarif ordinaire, intermédiaire et réduit; correspondance, etc.) seront encodés sur carte OPUS.

**Au RTL en 2008,
le déploiement débute en mars et se termine en novembre**

**Du 20 mars au 4 mai
SYSTÈME À L'ESSAI**

Les 1000 employés du RTL et 107 clients de tous âges (adultes, étudiants, aînés et personnes handicapées), testent la carte OPUS rechargeable. Le RTL veut s'assurer que toutes les fonctions d'achat, d'utilisation et de rechargement fonctionnent bien.



**Le 20 avril
VENTES CIBLÉES**

Les clients réguliers, utilisateurs du titre mensuel du RTL à tarif ordinaire, peuvent se procurer une carte OPUS rechargeable à la billetterie métropolitaine du terminus Longueuil et dans l'un ou l'autre des six premiers points de vente à l'offrir.

Pour les mois de mai, juin et juillet, seul le titre mensuel du RTL à tarif ordinaire peut être encodé dans la carte OPUS.

CARTE À PUCE sur son territoire

Le 20 mai RECHARGEMENT

Les premiers détenteurs de carte OPUS s'étant procuré le titre du mois de mai, peuvent, pour la première fois, y recharger le titre du mois suivant.



À l'achat de sa première carte OPUS, chaque client reçoit sa trousse d'information.

VENTES ÉTENDUES

Le 20 juin

L'ensemble des points de vente de l'arrondissement du Vieux-Longueuil et de Boucherville, offrent sur carte OPUS le titre mensuel de juillet à tarif ordinaire.



Le 20 juillet

Tous les points de vente du RTL et la billetterie métropolitaine du terminus Centre-ville offrent maintenant le titre mensuel à tarif ordinaire du mois d'août sur carte OPUS.

Les 25 derniers points de vente sont équipés de leur tour du terminal nécessaire à la vente et au rechargement des cartes OPUS.



Le 20 août TARIF RÉDUIT

Cette fois, ce sont les titres du RTL à tarif réduit qui commencent à être disponibles sur carte OPUS enregistrée avec photo et ce, pour les étudiants âgés de 12 à 25 ans, les aînés de 65 ans et plus et, ce qui est nouveau, pour les enfants âgés de 6 à 11 ans.

Les détenteurs d'un privilège au tarif réduit peuvent donc utiliser maintenant une seule carte qui comprend: leur privilège, leur photo et leur titre de transport.



Le 7 octobre Solo JETABLE

Le RTL offre l'autre carte à puce, sa carte Solo jetable, qui s'adresse à ses clients très occasionnels.

Au choix du client, la Solo jetable peut être encodée de 6, 12, 18 ou 24 passages du RTL, mais à tarif ordinaire seulement.

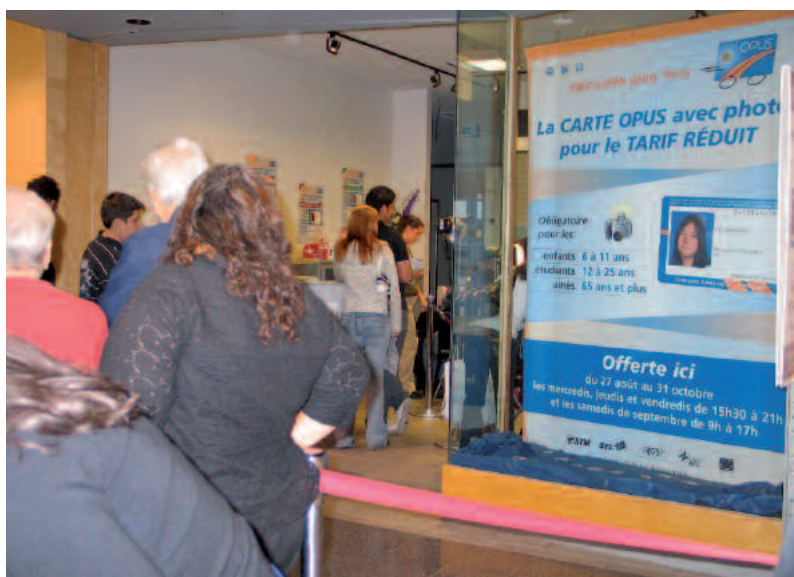
Étant jetable, la carte Solo ne comprend ni photo, ni privilège au tarif réduit.



Le 31 octobre DATE LIMITE!

À cette date, les titres de carton n'existent plus. La nouvelle carte OPUS enregistrée avec photo devient donc obligatoire pour bénéficier du tarif réduit.

Pour que les étudiants puissent respecter cette date limite et se procurer leur carte OPUS à temps pour la rentrée, un blitz d'émission se tient du 27 août au 1^{er} novembre au Mail Champlain à Brossard, les mercredis, jeudis et vendredis de 15h30 à 21h. La prise de photo se prend aussi à la billetterie du terminus Longueuil.



Novembre FIN DU DÉPLOIEMENT AU RTL

Tous les titres de transport du RTL sont maintenant vendus sur cartes OPUS et Solo.

Il ne reste plus de titre papier, sauf la correspondance, encore émise pour quelque temps aux clients qui paient comptant.

Décembre 2008

Le RTL annonce qu'à compter du 1^{er} janvier 2009, il n'y aura plus de correspondance de papier dans ses autobus, car la correspondance électronique s'encode automatiquement dans les cartes OPUS et Solo.

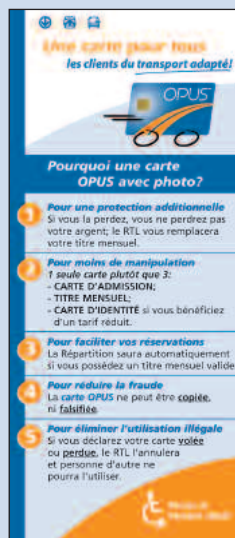
La carte OPUS dans le TRANSPORT ADAPTÉ

Le RTL émet gratuitement leur première carte OPUS aux usagers du transport adapté qui ont été admis avant le 1^{er} mai 2008 et ce, en remplacement de leur ancienne carte d'admission.

Toutefois, des billets de carton restent disponibles pour les clients occasionnels du transport adapté qui n'utilisent pas de titres mensuels. Cette solution s'explique parce que les billets électroniques ne peuvent être perçus à bord des minibus et des taxis. C'est lors de la réservation de son déplacement que le client indique son mode de paiement.



En recevant à domicile sa carte OPUS avec photo, le client du transport adapté obtient la trousse d'information conçue à son intention.



Les nouveaux équipements

Le centre de service (CS)

Cet équipement est dédié aux opérations de vente et de gestion des titres encodés, de même qu'à l'enregistrement, au renouvellement et au remboursement.



Le terminal de point de vente (TPV)

Installé dans les points de vente, il permet la vente d'une carte OPUS ou Solo, l'encodage de titre(s) de transport et la lecture du contenu d'une carte à puce.



La nouvelle console du chauffeur

À bord des autobus du RTL, dans l'habitacle du chauffeur, elle permet de programmer le valideur et la boîte à perception, de même que la girouette de direction dans certains véhicules.

Le valideur

À bord des autobus du RTL, il permet de valider le droit de passage.



Le vérificateur portable

Cet équipement permet à un employé autorisé de lire les transactions les plus récentes, effectuées avec la carte à puce, en vue d'en contrôler l'utilisation et de visualiser les titres présents sur la carte.



La distributrice automatique de titres (DAT)

Les DAT permettent l'achat et le rechargement d'une carte OPUS ou Solo. Elles permettent aussi de lire le solde d'une carte à puce.

Le Plan d'amélioration des services du RTL se concrétise par un investissement cumulatif de 3,9 M\$ depuis 2007

Au total en 2008, le RTL consacre 855 707 \$ à des bonifications et améliorations de service. Les bonifications totalisent 284 497 \$ et les améliorations 571 210 \$.

Les clients-usagers bénéficient donc de 29 562 heures de service de plus qu'en 2007, un progression de 3,4 %.

De plus, le taux de disponibilité du parc d'autobus (sortie des véhicules des garages) est supérieur à 99,7 % et celui de la prestation des service (nombre de passages prévus aux horaires) avoisine 99,9 %.

Les lignes 80 et T21

À Boucherville, le RTL améliore l'intervalle de service de la ligne 80 et dans l'arrondissement de Saint-Hubert, il prolonge le trajet de la ligne de taxi collectif T21.

La ligne 44 dans Brossard

À Brossard, la ligne 44 qui dessert les secteurs M, N et O connaît de fortes charges durant les heures de pointe. C'est pourquoi le RTL ajoute des départs qui correspondent à un investissement de 92 786 \$ sur une base annuelle.

Le RTL crée la nouvelle ligne 120 dans Longueuil

Cette ligne assure la desserte sur le tronçon commun avec la ligne 20 entre l'intersection des boulevards Jean-Paul-Vincent et Fernand-Lafontaine jusqu'au terminus Longueuil. Sa création est nécessaire, car malgré plusieurs ajouts de service apportés à la ligne 20, la charge à bord continue d'être très élevée et les autobus atteignent leur pleine capacité dans le secteur de la rue Kirouac. Sur une base annuelle, cette amélioration de service représente un investissement de 224 726 \$.



Travaux et détours

Au cours de l'été, les travaux qu'effectue le ministère des Transports au viaduc Milan nécessitent la planification d'importants détours de longue durée.

L'achalandage est toujours en hausse

Les clients-usagers du RTL auront effectué 32 234 951 déplacements en 2008. C'est une augmentation de 4,08 %, soit 1 263 955 déplacements de plus qu'en 2007.

Le mois le plus occupé de l'année 2008 est octobre avec 3 078 250 déplacements, tandis que le mois le moins occupé est août avec 2 179 857 déplacements.

Au total, le RTL connaît des augmentations de son achalandage durant neuf des 12 mois de 2008.

Le nombre de plaintes augmente aussi, mais légèrement, passant de 2660 à 2753, une augmentation de 93 pour les 12 mois de l'année. En pratique, le RTL reçoit en moyenne 230 plaintes par mois pour un peu plus de 2,6 M de déplacements mensuels, soit une plainte par 11 304 déplacements.

Conséquemment, le RTL augmente aussi son parc d'autobus qui passe de 379 véhicules à la fin de 2006 à 394 en 2008.

En transport adapté, l'achalandage augmente aussi

L'achalandage du transport adapté est en progression avec 318 615 déplacements, soit 4,9 % de plus qu'en 2007. Les déplacements en taxi sont toujours les plus utilisés, soit 198 563 et ceux en minibus en totalisent 120 052.



Le Centre Vieux-Longueuil s'agrandit

Les travaux d'agrandissement qui débutent le 4 août pour se terminer en 2009 comprennent: le réaménagement de l'entrée principale au site, la reconfiguration de la voie de circulation et des aires extérieures de stationnement, l'ajout de 115 places de stationnement extérieur (autos) et de 90 places intérieures (autobus), l'ajout d'un lave-autobus, d'une baie de ravitaillement, de vérins et de locaux.

Ces travaux sont nécessaires en raison des améliorations de service offertes depuis 2007, des ajouts de 2008 et pour permettre la desserte en régie de Saint-Bruno-de-Montarville prévue à compter du 6 avril 2009.

Le contrat de construction, est octroyé le 3 juillet au montant de 13 268 377 \$, représente la part la plus importante du montant total du projet, de l'ordre de 20 M\$. Les autres coûts comprennent entre autres l'achat, la décontamination et le réaménagement du terrain de la Ville de Longueuil, la conception et l'achat d'équipements.

Travaux exécutés en 2008

- **Août et Septembre**

Nouvelle entrée pour le chemin du dépôt à neige sur Marie-Victorin.

Accès des autobus à la porte P9.

- **Septembre et Octobre**

Reconfiguration du stationnement extérieur côté ouest du bâtiment.

Ajout d'un réservoir de diesel dans le parc de carburant.

- **Octobre à Décembre**

Travaux d'excavation, services souterrains, fondations de béton, structure d'acier et revêtement métallique (partie intérieure)

pour la portion "agrandissement" du garage (secteur sud).

Début des travaux de toiture.

Agrandissement et modifications du stationnement principal des employés du RTL situé à l'avant.

- **Novembre et Décembre**

Ajout d'un vérin triple dans le garage existant.

- **Travaux à compléter en 2009**

Dans le garage existant:

Modification de la salle de jet de sable, nouveau vérin triple, ajout d'une baie de ravitaillement et modification des bureaux.

Dans la portion de l'agrandissement:

Dalle sur sol, ventilation, protection

incendie, électricité, revêtement extérieur, toiture, installation des équipements pour baie de ravitaillement et lave-autobus, et aménagement des nouveaux locaux d'entreposage.



Le RTL est toujours d'avis que le SLR est une nécessité

Le RTL est toujours d'avis que la construction d'un nouveau pont, s'il devait y en avoir un, doit obligatoirement prévoir l'implantation d'un système léger sur rail (SLR). C'est pourquoi, à plusieurs reprises en cours d'année, la présidente du RTL, Mme Johane F.-Deshaies, a profité de toutes les tribunes pour rappeler publiquement la nécessité de procéder au plus tôt à la réalisation ce projet.

Le 18 août, réagissant à une information à l'effet que le gouvernement fédéral travaille sur le remplacement de l'actuel pont Champlain, Mme Johane F.-Deshaies déclare *«que la construction du nouveau pont doit obligatoirement prévoir l'aménagement d'un site propre pour l'implantation d'un système léger sur rail (SLR)»*.



«Nous savons que le gouvernement du Québec appuie le projet d'implantation du SLR dans l'axe du pont Champlain. Mme Julie Boulet, ministre des Transports du Québec, a déjà fait connaître la position de son gouvernement dans ce dossier à son homologue fédéral, M. Lawrence Cannon qui a été auparavant président de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et président de la Société de transport de l'Outaouais», rappelle Mme F.-Deshaies.

L'implantation du SLR peut être réalisée de deux façons: soit en construisant un pont dédié au SLR qui traverserait la voie maritime pour se relier à l'actuelle estacade, ou par l'ajout de voies ferrées sur un nouveau pont Champlain, au seul bénéfice du transport collectif. Dans ce dernier cas, il y aurait une réduction substantielle des coûts d'immobilisations puisque le pont dédié au SLR ne serait plus requis.

Le SLR permettrait une diminution de 20 000 tonnes métriques de gaz à effet de serre (GES) par année, puisqu'il a pour effet de retirer de la circulation des autobus et des automobiles sur le pont Champlain, sans compter que le SLR fonctionnerait à l'électricité, une ressource renouvelable au Québec.

Les autobus qui empruntent actuellement la voie réservée du pont Champlain (plus de 800 aller/retour) à chacune des périodes de pointe, transportent pratiquement autant de personnes (17 000 déplacements) que les habitants des villes de Rivière-du-Loup, Deux-Montagnes ou de l'Assomption. Cet achalandage représente autant de personnes transportées en automobile que sur les trois voies autoroutières du pont Champlain en période de pointe du matin en direction de Montréal.

De plus, une étude rendue publique en février 2007 par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) au coût de 12 M\$ confirmait la faisabilité et la nécessité de ce projet.

«Si les bonnes décisions se prenaient maintenant, le SLR permettrait d'attirer d'ici 2016, 5570 déplacements supplémentaires en pointe du matin, dont 4150 déplacements en provenance de l'automobile. L'achalandage global en transport collectif dans l'axe autoroute 10 / pont Champlain et autoroute Bonaventure atteindrait 27 360 déplacements en période de pointe du matin, conclut Mme F.-Deshaies.

Les autres faits marquants

Janvier

Le RTL a un nouveau CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'adoption par les membres de l'Assemblée nationale, du projet de loi no. 6 «Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale», nécessite de nouvelles désignations au conseil du RTL. Le 1^{er} janvier 2008, le conseil du RTL passe donc de neuf à douze membres. Outre la Ville de Longueuil avec six représentants, les villes de Brossard, Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert sont représentées au conseil par un représentant chacune.

Du nouveau au TRANSPORT ADAPTÉ

De nouvelles heures de service sont offertes aux clients du transport adapté: les samedis et dimanches le service débute plus tôt.



De février à la fin mai

Le RTL sensibilise la population à l'importance de la "COURTOISIE AU VOLANT".

Avec cette campagne de sensibilisation, le RTL, en collaboration avec les représentants de ses chauffeurs et le Service de police de Longueuil, rappelle à tous les usagers du réseau routier que le respect mutuel, la conduite préventive et la courtoisie au volant sont les ingrédients qui assurent des déplacements sécuritaires.

Des panneaux d'autobus font la promotion de la campagne en 2008.



Des feuillets d'information sont remis aux automobilistes.

Le 10 mars

Le service du RTL est GRATUIT

Chaque année, le 8 mars, de nombreux événements soulignent la Journée internationale des Femmes. Or, le 10 mars 2008, l'organisation Options non traditionnelles (ONT) présente diverses activités au Centre communautaire de Saint-Robert, à Longueuil. Comme plusieurs de ces activités portent sur le thème 2008 de la Journée internationale des Femmes: «L'autonomie économique des femmes: une force collective», le RTL veut inciter le plus grand nombre de femmes possible à assister aux activités organisées à leur intention. C'est pourquoi il offre le passage gratuit aux femmes de tous âges.

Avril

VIRAGE VERT: l'annonce

Le 30 avril, le directeur général du RTL, M. Pierre Del Fante, présente au personnel d'encadrement tous les aspects du virage vert que prendra le RTL en matière de développement durable au cours des prochaines années.



LANCEMENT OFFICIEL de la carte à puce dans les transports

Le 21 avril, c'est en présence de la ministre des Transports du Québec, Mme Julie Boulet, que les dirigeants de la Société de transport de Montréal, de la Société de transport de Laval, du Réseau de transport de Longueuil, de l'Agence métropolitaine de transport, de l'Association des conseils intermunicipaux de transport et du Réseau de transport de la Capitale, annoncent l'arrivée de la carte à puce dans les transports collectifs de la région métropolitaine de Montréal et à Québec. Grâce à ce projet commun, près d'un million de personnes s'apprentent à bénéficier des avantages liés à l'automatisation des activités de vente et de perception.



Les présidents des autorités organisatrices de transport associées à la carte OPUS accompagnent la ministre des Transports du Québec, Mme Julie Boulet. De g. à d. : M. Jean-Luc Labrecque (ACIT), M. Joël Gauthier (AMT), Mme Boulet, M. Claude Trudel (STM), M. Jean-Jacques Beldié (STL), Mme Johane F.-Deshaies (RTL) et M. Gilles Marcotte (RTC).



Sur ce déjanteur de pneu, une multitude de zones de "coincement" sont maintenant protégées par des gardes de sécurité (en jaune). Il est intéressant de noter que même le fabricant italien de cet appareil n'offre rien pour protéger ces zones; tout a donc été créé à l'interne.

SANTÉ-SÉCURITÉ

Les préposés aux équipements assurent la sécurisation de la machinerie du RTL

Au fil des années, le RTL avait acheté une grande variété d'appareils nécessaires à l'entretien de ses autobus et de ses équipements. Or, la CSST considérait qu'un grand nombre de ces appareils présentaient des dangers pour leurs utilisateurs ou pour les gens qui se trouvaient autour. Il faut savoir que les fabricants de ces machines ne sont pas tenus de répondre aux exigences de la CSST et que leurs produits sont généralement livrés, prêts à être utilisés, mais sans dispositif de sécurité adéquat.

Au printemps, les préposés aux équipements analysent donc les problématiques soulevées par la CSST et conçoivent des solutions. C'est dans le cadre d'un projet spécial que les employés procèdent aux modifications requises sur 102 des 119 appareils du RTL, répartis dans 40 catégories et ce, dans des délais très serrés si on tient compte des autres activités d'entretien.

Mai

Consultation plus facile des horaires dans INTERNET

Dans le site Internet du RTL, on peut dorénavant consulter les horaires d'autobus et de taxi collectif plus rapidement et plus facilement qu'avant. La version .pdf est toutefois maintenue pour en permettre l'impression.

Juin

Le RTL et l'École de design de l'UQAM présentent les maquettes d'un SLR QUÉBÉCOIS

Le 12 juin, dans le cadre du 1^{er} Forum québécois de la mobilité durable qui se tient à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Mme Johane-F.-Deshaies, présidente du RTL, et M. Steve Vezeau, professeur et directeur du DESS en design d'équipements de transport de l'École de design de l'Université du Québec à Montréal, dévoilent une maquette d'un système léger sur rail québécois.

Réalisée par deux étudiants de l'École de design de l'UQAM, Mme Sophie Pelletier et M. Elvin Hélias, cette maquette illustre ce à quoi pourrait ressembler ce nouveau moyen de transport dont le RTL souhaite l'implantation dans l'axe du pont Champlain.



Du 3 septembre au 19 décembre

Enquête ORIGINE-DESTINATION

L'Agence métropolitaine de transport, l'Association des Conseils intermunicipaux de transport, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Affaires municipales et des Régions, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval et la Société de transport de Montréal réalisent la neuvième *Enquête Origine-Destination* dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Dans le cadre de cette étude quinquennale, quelque 86 000 ménages, soit plus de 175 000 personnes, répondent au sondage téléphonique qui vise à tracer un portrait fidèle de l'ensemble des déplacements qu'effectuent les résidents de la région métropolitaine, tous modes de transport confondus. Cette vaste enquête est cruciale pour la planification et le développement des infrastructures et systèmes de transport dans la région métropolitaine de Montréal.

Octobre

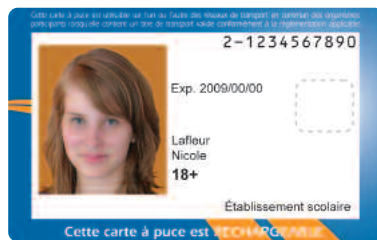
La CARTE Solo remplace les lisières de billets

Les passages à tarif ordinaire du RTL se vendent, non seulement sur la carte OPUS rechargeable, mais aussi sur la carte Solo jetable, l'autre carte à puce qui s'adresse aux clients très occasionnels du RTL.



Le PRIVILÈGE au TARIF RÉDUIT, la PHOTO obligatoire et les titres de transport ensemble sur une seule carte

Le 31 octobre, la nouvelle carte OPUS avec photo devient la seule carte obligatoire pour bénéficier du tarif réduit.



Novembre

VIRAGE VERT, les premières actions sont posées

Chaque employé reçoit sa tasse "verte" et les visiteurs utilisent dorénavant des tasses de carton recyclé et recyclable plutôt que des contenants de styromousse.

De plus, l'agenda et le calendrier 2009, deux outils annuels d'information interne, présentent à tous les employés les aspects du virage vert de l'organisation. 2009 sera l'année du virage vert.



Décembre

Avec son nouveau PROGRAMME EXCELLENCE CHAUFFEURS, la direction du RTL reconnaît le travail de ses chauffeurs

La Direction de l'exploitation s'est dotée d'un outil qui lui permet d'évaluer la performance de chacun des 650 chauffeurs du RTL.

Il s'agit d'une base de données qui recueillent et compile des informations mesurables, directement reliées au travail d'un chauffeur d'autobus.

La Direction de l'exploitation a donc accès à ce qu'on pourrait appeler le "bulletin" de chaque chauffeur qui comprend notamment:

- son nombre d'accident(s), évitable(s) et inévitable(s),
- le nombre de plaintes et de félicitations reçues à son égard,
- son assiduité au travail,
- sa ponctualité sur le réseau, ou autrement dit son respect des horaires d'autobus.



Les personnes impliquées dans l'élaboration du Programme Excellence du RTL, de même le directeur des Ressources humaines, M. Gino Perron, et le président du syndicat des chauffeurs, M. Michel Robidoux, se sont joints au directeur général, M. Pierre Del Fante, et à la présidente du RTL, Mme Johane F.-Deshaies qui tenaient à féliciter tous les lauréats: Mme Évelyne Fillion, mérite L'OR, M. Lawrence A. Wood, L'ARGENT, M. Normand Massicotte, LE BRONZE et MM. Paul Gervais et Sylvain Landry, une mention spéciale chacun.

Portrait de la population et du territoire

Ville	Arrondissement	Superficie ¹ (km ²)	Population ² 2009	Personne par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	Par TC
Boucherville		70,5	39 704	2,69	38,5	1,63	
Brossard		45,9	73 041	2,79	38,0	1,49	
Longueuil	Greenfield Park	4,8	17 210	2,46	38,6	1,27	
	Saint-Hubert	66,0	78 298	2,74	35,6	1,44	
	Vieux-Longueuil	44,8	135 441	2,23	37,9	1,15	
	<i>sous-total</i>	<i>115,6</i>	<i>230 949</i>	<i>2,40</i>	<i>37,2</i>	<i>1,25</i>	
Saint-Bruno-de-Montarville		43,6	24 646	2,75	39,4	1,65	
Saint-Lambert		8,2	21 598	2,10	41,9	1,20	
Territoire RTL		283,7	389 938	2,49	37,9	1,34	

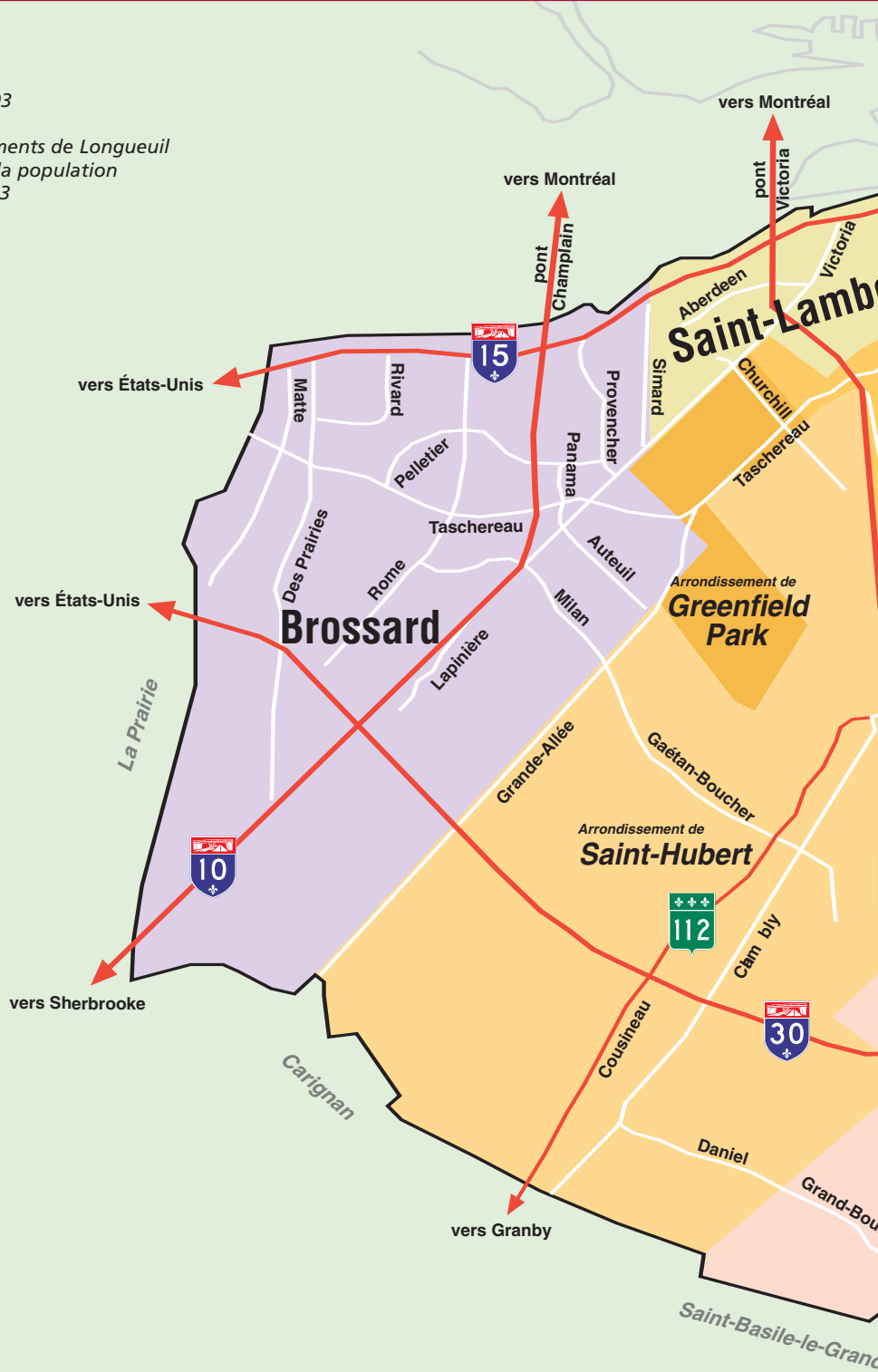
sources :

(1) : Ville de Longueuil

(2) : Gazette Officielle 2009

(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 %



Portrait au 31 décembre 2008 de la clientèle

Le profil

Ville	Arrondissement	Lieu de résidence	Âge moyen	Groupe d'âge				Sexe		Statut		
				6-17 ans	18-25 ans	26-64 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%
	sous-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		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⁾	32 234 951	122 693

(1) : excluant les lignes Express Chevrier 90 et 100.

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
taxi en pointe	85
coûts d'exploitation	4 814 228 \$
coût / déplacement	15,11 \$
déplacements / minibus	120 052
déplacements / taxi	198 563
passagers / véhicule / heure	2,41
passagers / course / taxi	2,53
coût / voyageur / taxi	12,21 \$
fauteuils roulants	71 223
ambulants	231 477
accompagnateurs	15 915
courses / taxi	78 558
km parcourus / passager / minibus	8,23 km

Portrait au 31 décembre 2008 des ressources

Les effectifs

chauffeurs	586
employés d'entretien	198
employés de bureau	74
personnel d'encadrement	90
total	948

Les revenus

contribution de l'agglomération	57 636 000 \$
revenus des clients-usagers	47 166 040 \$
subventions - MTQ	13 217 289 \$
autres revenus	4 755 892 \$
subventions - AMT	3 221 996 \$
total	125 997 217 \$

Les dépenses

traitements et avantages sociaux	71 563 982 \$
frais de financement	9 633 932 \$
fournitures d'opération	6 965 870 \$
contrats de transport	8 463 338 \$
carburant	10 244 031 \$
activités d'investissement	2 216 006 \$
frais généraux	4 014 673 \$
dépenses régionales	6 302 239 \$
services techniques	1 700 435 \$
services publics	2 166 498 \$
entretien et réparations	1 912 319 \$
loyer	320 756 \$
affectations	407 008 \$
total	125 911 087 \$

Portrait au 31 décembre 2008 du réseau

Le réseau

longueur	nombre de lignes		
	autobus	taxis	total
729 km	73	13	86

L'exploitation

Véhicules-heures annuels "assignés"

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	863 299	27 251	890 550
Contrat AMT (lignes 90 et 100)	29 055	-	29 055
total	892 354	27 251	919 605

Véhicules-km annuels

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	19 114 118	668 680	19 782 797
Contrat AMT (lignes 90 et 100)	803 108	-	803 108
total	19 917 226	668 680	20 585 905

Véhicules en opération en pointe AM (assignations novembre 2008)

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	323	13	336
Contrat AMT (lignes 90 et 100)	19	-	19
total	342	13	355

Vitesse d'exploitation (km/h)

	autobus	taxis collectifs	total
RTL	22,1	24,5	22,2
Contrat AMT (lignes 90 et 100)	27,6	-	27,6
moyenne - réseau	22,3	24,5	22,4

Les infrastructures

Centre Saint-Hubert	20 articulés
	185 conventionnels

Centre Vieux-Longueuil	189 conventionnels
------------------------	--------------------


total	394 autobus
âge moyen	7,9 ans

arrêts sur route	2496
abribus	622

Tarifs 2008 et retrait graduel

Pour souligner le lancement de la carte OPUS rechargeable et pour inciter les gens à se la procurer au fur et à mesure qu'elle leur est offerte, les autorités organisatrices de transport de la région métropolitaine de Montréal vendent la carte OPUS 3,50 \$, ce qui représente un rabais de 50 % durant toute la période de déploiement prévue jusqu'en juin 2009.

En cours de déploiement, tous les titres en carton restent en circulation jusqu'à leur retrait graduel, au fur et à mesure qu'ils deviennent disponibles sur carte OPUS.

	ORDINAIRE	INTERMÉDIAIRE	RÉDUIT	
			6 à 11 ans étudiants 12 à 17 ans et 65 ans et plus	AVANTAGE étudiants 18 à 25 ans
la tram ZONE 5 <small>Titre mensuel valide dans les zones métropolitaines 1 à 5 de l'AMT et sur les réseaux de la STM, du RTL et de la STL.</small>	133,00 \$	106,00 \$	80,00 \$	----
la tram ZONE 3 <small>Titre mensuel valide dans les zones métropolitaines 1 à 3 de l'AMT et sur les réseaux de la STM, du RTL et de la STL.</small>	105,00 \$	84,00 \$	63,00 \$	----
<small>* Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la ZONE 5.</small>				
Titre mensuel du RTL	76,00 \$	----	45,00 \$	45,00 \$
6 billets du RTL	15,50 \$	----	9,25 \$	----
Passage simple (en monnaie exacte)	3,25 \$	3,25 \$	2,00 \$	3,25 \$
<small>Le titre mensuel, les billets du RTL 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.</small>				

1^{er} janvier

De nouvelles conditions s'appliquent à la CORRESPONDANCE

Elle est valide pendant 90 minutes, sur toute autre ligne que celle dans laquelle la correspondance est émise.

La nouveauté: valide sur une autre ligne, dans la même direction.

Dès le 20 mars
Le titre mensuel du RTL à tarif ordinaire commence à être vendu sur carte OPUS.



des titres de carton

Fin mars

Tous les employés ont reçu leur laissez-passer sur carte OPUS enregistrée avec photo.

20 août

Tous les titres à tarif réduit peuvent être encodés sur carte OPUS enregistrée avec photo.

Toutefois, les titres en carton à tarif réduit se vendent aussi jusqu'en octobre pour permettre au RTL de faire la tournée des écoles. (Voir les catégories d'âges sur la page suivante).



Verso d'une carte OPUS pour étudiant âgé de 12 à 17 ans

20 septembre

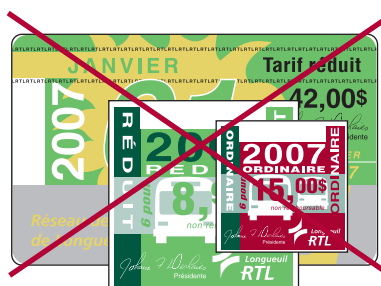
La TRAM à tarif ordinaire commence à être offerte sur carte OPUS.



7 octobre

La carte à puce Solo JETABLE est disponible à l'intention des clients très occasionnels du RTL.

31 octobre
Les titres en carton n'existent plus au RTL.



Pour bénéficier du TARIF RÉDUIT, la PHOTO est OBLIGATOIRE

Les détenteurs d'un privilège au tarif réduit utilisent maintenant une seule carte qui comprend: leur privilège, leur photo et leur titre de transport.

Enfant de 6 à 11 ans



Étudiant de 12 à 17 ans



Aîné de 65 ans et plus



Valides avec:

TRAM (réduit),

titre mensuel du RTL (réduit),

billet du RTL (réduit),

comptant (réduit)

Étudiant de 18 à 25 ans



Valide avec le titre mensuel à tarif réduit du RTL ou avec la TRAM à tarif intermédiaire

LE TARIF RÉDUIT

Le tarif réduit est accordé depuis 1983 aux étudiants de moins de 18 ans et aux aînés 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.

États financiers

Faits saillants

En 2008, le RTL enregistre un léger excédant de ses revenus sur ses dépenses, soit 86 130 \$, à peine 0,07 % par rapport aux revenus totaux de l'année.

Achalandage

En 2008, le RTL aura effectué 32 234 951 déplacements, soit 1 263 955 de plus qu'en 2007. Il s'agit d'une augmentation de 4,08 % qui s'ajoute à celle de 2,17 % en 2007. Ces récentes augmentations proviennent directement du *Plan d'amélioration des services* qui a débuté en 2007 et qui est financé à 50 % par le Fonds vert du gouvernement du Québec. D'autre part, l'achalandage du transport adapté passe de 303 657 déplacements en 2007 à 318 615 en 2008, soit 14 958 déplacements de plus, ou 4,9 %.

Des revenus de 125 997 217 \$

Le total des revenus du RTL, pour l'exercice financier de 2008, s'élève à 125 997 217 \$. Les revenus des clients-usagers représentent 47 166 040 \$, ou 37,4 % des revenus totaux. La contribution de l'agglomération de Longueuil se chiffre à 57 636 000 \$. Cette dernière est le principal bailleur de fonds du RTL; sa contribution représente 45,7 % des revenus totaux. Les autres revenus totalisent 4 755 892 \$ qui, ajoutés à la contribution municipale et aux revenus des clients-usagers, constituent 86,9 % des revenus provenant de sources locales.

En 2008, la contribution du gouvernement du Québec s'élève à 13 217 289 \$, dont 7 913 960 \$ sont destinés au remboursement du service de dette, 2 295 377 \$ au service de transport adapté et 2 407 895 \$ au *Plan d'amélioration des services du RTL*. Au total, la contribution directe du gouvernement du Québec est de 10,5 % par rapport à l'ensemble des ses revenus. Quant à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), elle verse des aides métropolitaines qui correspondent à 2,6 % des revenus, soit 3 221 996 \$, une diminution de 75 536 \$ par rapport à la dernière année financière.

Les dépenses s'élèvent à 125 911 087 \$

Les traitements et avantages sociaux restent la principale dépense du RTL avec 71 563 982 \$, soit 56,8 % des dépenses totales de 2008. Cette rubrique comprend les salaires et divers traitements, les cotisations du RTL à titre d'employeur aux régimes de retraite et aux assurances collectives ainsi que tous les autres bénéfices marginaux.

Le coût du carburant, qui se chiffre à 10 244 031 \$, représente 8,1 % des dépenses totales. Il s'agit d'une augmentation importante de 2 977 686 \$ par rapport à 2007 que le Réseau a réussi à absorber à même ses opérations courantes, sans devoir augmenter ses tarifs, ni diminuer les services offerts à ses clients-usagers.

Les divers contrats pour la fourniture du service de taxi collectif (réseau régulier) et de transport adapté (minibus et taxi) s'élèvent à 8 463 338 \$, ou 6,7 %, des dépenses totales. Les fournitures d'opération, principalement liées à l'entretien et réparation des 394 autobus du Réseau, sont de 6 965 870 \$ et représentent 5,5 % des dépenses. Enfin, les services techniques coûtent 1 700 435 \$, l'entretien et la réparation des infrastructures représentent une dépense de 1 912 319 \$ et les services publics (gaz naturel, électricité, etc.) 2 166 498 \$.

Les dépenses régionales de 6 302 239 \$ sont en augmentation de 31,8 % par rapport à 2007. Elles comprennent principalement la contribution de 1 277 739 \$ à la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire / Montréal. À cela, s'ajoutent la contribution au fonds d'immobilisations de l'AMT pour le compte de l'agglomération de Longueuil qui est en hausse de 294 492 \$, soit 2 787 906 \$, ce qui correspond à 1¢ par 100 \$ de richesse foncière uniformisée et la contribution quant à l'utilisation des équipements métropolitains (stationnements incitatifs, terminus) pour 1 005 371 \$; une augmentation de 62,3 % par rapport à 2007. Rappelons que le RTL n'a aucun contrôle sur ces dépenses régionales qui lui sont imposées conformément à la loi constituant l'AMT et assurant le financement de cette dernière.

Le remboursement de la dette à long terme du RTL et les frais de financement totalisent 9 633 932 \$, soit 7,7 % des dépenses 2008.

Enfin, les dépenses liées aux frais généraux, activités d'investissement, loyers et diverses affectations totalisent 6 958 443 \$.

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 2008, a été préparé par la directrice des Services administratifs et a été déposé au conseil d'administration du Réseau le 2 avril 2009.

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, Régions et Occupation du territoire, 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 2008

	2008	2007
	\$	\$
Revenus		
Contribution de l'agglomération de Longueuil	57 636 000	55 372 000
Usagers (note 3)	47 166 040	44 466 444
Subventions (note 4)	16 439 285	14 834 241
Autres revenus (note 5)	4 755 892	3 983 675
	125 997 217	118 656 360
Dépenses de fonctionnement		
Traitements et avantages sociaux	71 563 982	67 192 545
Honoraires professionnels	820 534	551 770
Communications	670 563	674 390
Carburant	10 244 031	7 266 345
Fournitures d'opérations	6 965 870	6 716 452
Entretien et réparations	1 912 319	1 665 740
Services techniques	1 700 435	1 629 833
Services publics	2 166 498	2 063 528
Dépenses régionales (note 6)	6 302 239	4 779 056
Contrats de transport	8 463 338	8 012 859
Loyers	320 756	261 635
Frais généraux	2 523 576	2 072 272
Frais de financement	2 454 932	2 328 333
	116 109 073	105 214 758
Surplus de l'exercice	9 888 144	13 441 602
Conciliation à des fins budgétaires		
Financement		
Financement (capital)	(7 179 000)	(6 852 000)
Affectations		
Activités d'investissement	(2 216 006)	(4 047 452)
Réserves financières et fonds réservés	(394 822)	(2 344 199)
Surplus cumulé non affecté	422 260	130 309
Montants à pourvoir dans le futur	(434 446)	94 000
	(2 623 014)	(6 167 342)
	(9 802 014)	(13 019 342)
Surplus de l'exercice à des fins budgétaires	86 130	422 260

État de la situation financière
au 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
Actif		
<i>Actifs financiers</i>		
Encaisse	1 944 599	3 503 472
Débiteurs (note 7)	9 980 278	7 901 770
Subventions à recevoir des gouvernements du Québec et du Canada	3 374 906	1 907 704
Débiteurs pour le remboursement de la dette à long terme - Gouvernement du Québec (note 13)	40 748 766	35 778 051
	56 048 549	49 090 997
<i>Actifs non financiers</i>		
Immobilisations corporelles (note 10)	170 012 310	148 367 571
Stocks de fournitures (note 8)	3 262 408	4 042 527
Autres actifs non financiers (note 9)	5 532 496	6 208 933
	234 855 763	207 710 028
Passif		
Emprunts bancaires (note 11)	-	2 672 000
Créditeurs et frais courus (note 12)	22 994 549	16 371 537
Subvention perçue d'avance	1 068 750	-
Revenus reportés	104 274	45 826
Dette à long terme (note 13)	62 250 800	42 929 100
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 16)	2 651 000	4 653 500
	89 069 373	66 671 963
Avoir des contribuables		
Surplus cumulé non affecté	86 130	422 260
Montants à pourvoir dans le futur (note 14)	(7 898 685)	(8 333 131)
Réserves financières et fonds réservés	5 632 844	6 795 077
Investissement net dans les éléments d'actif à long terme	147 966 101	142 153 859
	145 786 390	141 038 065
	234 855 763	207 710 028

Engagements et éventualités (notes 15 et 17)

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE
de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

	2008	2007
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Surplus (déficit) de l'exercice des activités financières de fonctionnement et d'investissement	(22 600 504)	7 164 602
Éléments n'affectant pas le fonctionnement :		
Subvention SOFIL pour l'acquisition d'immobilisations corporelles – exercice courant	-	(6 875 146)
Acquisition d'immobilisations corporelles	32 488 648	13 152 146
	9 888 144	13 441 602
Variation nette des éléments hors caisse :		
Débiteurs et subventions à recevoir	(8 516 425)	(1 800 202)
Stocks de fournitures	780 119	(588 786)
Autres actifs non financiers	549 447	(2 677 827)
Créditeurs et frais courus	6 623 012	(1 252 465)
Subvention perçue d'avance	1 068 750	-
Revenus reportés	58 448	3 541
Passif au titre des avantages sociaux futurs	(2 002 500)	4 653 500
	(1 439 149)	(1 662 239)
	8 448 995	11 779 363
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(32 488 648)	(6 277 000)
Variation nette des placements	-	3 052 197
	(32 488 648)	(3 224 803)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	26 500 700	7 493 700
Remboursement de la dette à long terme	(7 179 000)	(6 852 000)
Variation d'éléments de l'avoir des contribuables	5 831 080	(1 489 311)
	25 152 780	(847 611)
Augmentation des liquidités	1 113 127	7 706 949
Situation des liquidités au début	831 472	(6 875 477)
Situation des liquidités à la fin	1 944 599	831 472

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice terminé le 31 décembre 2008

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. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes du ministère des Affaires municipales et des Régions, lesquelles sont fondées sur les principes comptables généralement reconnus recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA »). Ils ont été préparés 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 de prêts en cours.

Les principes comptables utilisés pour l'établissement des états financiers s'écartent sensiblement des recommandations contenues dans le Manuel de l'ICCA - Comptabilité. Les principales différences sont les suivantes :

- L'amortissement des immobilisations corporelles est exclu de l'état des activités financières de fonctionnement et d'investissement alors que les dépenses engagées pour l'acquisition des immobilisations corporelles sont incluses;
- Les instruments financiers dérivés qui ne répondent pas aux conditions de la comptabilité de couverture ne sont pas constatés dans l'état de la situation financière et évalués à la juste valeur. Les variations de la juste valeur ne sont pas constatées dans l'état des activités financières de fonctionnement et d'investissement (note 19).

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, sur 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

Constatation des produits

Les revenus des usagers sont constatés au moment où les paiements en espèces ont lieu ou lorsque les billets sont utilisés par les usagers. Les revenus relatifs aux cartes métropolitaines et locales sont constatés dans la période où elles sont valides.

Les subventions et les contributions sont constatées aux états financiers dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu aux subventions et contributions, dans la mesure où elles ont été autorisées, 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.

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 1er 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.

Modifications comptables futures

Les chapitres SP 1000, « Fondements conceptuels des états financiers », SP 1100, « Objectifs des états financiers » et SP 1200, « Présentation des états financiers », ont été modifiés et s'appliqueront à tous les ordres de gouvernement. Ces modifications portent principalement sur l'application, par les Administrations locales, du modèle de présentation de l'information qui a déjà été adopté par les gouvernements d'ordres supérieurs pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2009. À compter de cette date, tous les pouvoirs publics du Canada appliqueront la méthode de la comptabilité d'exercice intégrale.

À compter de l'exercice 2009, le Réseau adoptera entre autres les normes comptables publiées au chapitre SP 3150 portant sur les immobilisations. Ces normes exigeront notamment de passer en charges, dans l'état des activités financières, l'amortissement des immobilisations dont la durée de vie est limitée et de présenter, dans une catégorie d'immobilisations distincte, le coût total des terrains, lesquels ne seront plus amortis. Le Réseau évalue présentement l'incidence de l'application de ces nouvelles normes sur ses états financiers.

3. Revenus des usagers

	2008	2007
	\$	\$
Cartes métropolitaines	17 597 194	16 827 964
Cartes locales	14 998 185	13 838 276
Billets	7 023 854	7 049 892
Perception - comptant	6 604 601	5 903 918
Transport adapté	942 206	846 394
	47 166 040	44 466 444

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

	2008	2007
	\$	\$
<i>Fonctionnement</i>		
Gouvernement du Québec		
Service de la dette	7 913 960	7 644 216
Transport adapté	2 295 377	2 290 515
Amélioration des services	2 407 895	1 001 921
Exploitation	600 057	600 057
	13 217 289	11 536 709
Agence métropolitaine de transport		
Aides métropolitaines	3 221 996	3 297 532
	16 439 285	14 834 241
<i>Investissement</i>		
Gouvernement du Québec		
SOFIL	-	6 875 146
	16 439 285	21 709 387

5. Autres revenus

	2008	2007
	\$	\$
Intérêts et rendement sur les fonds réservés	121 990	76 404
Publicité	979 584	743 964
Desserte métropolitaine	3 390 639	2 566 054
Autres	263 679	597 253
	4 755 892	3 983 675

6. Dépenses régionales

	2008	2007
	\$	\$
Équipements métropolitains	1 005 371	619 266
Train de banlieue	1 277 739	1 504 461
Fonds d'immobilisations métropolitain	2 787 906	2 493 414
Express Chevrier	9 223	161 915
Desserte du métro	1 222 000	-
	6 302 239	4 779 056

7. Débiteurs

	2008	2007
	\$	\$
Agence métropolitaine de transport	4 733 339	3 253 580
Taxes à la consommation	1 503 001	1 358 868
Avances aux employés	157 401	146 628
Contrats de service et détaillants	1 470 866	876 013
Autres	2 115 671	2 266 681
	9 980 278	7 901 770

8. Stocks de fournitures

	2008	2007
	\$	\$
Pièces et vêtements	3 063 941	3 788 485
Carburant	143 375	199 412
Huile et autres	55 092	54 630
	<u>3 262 408</u>	<u>4 042 527</u>

9. Autres actifs non financiers

	2008	2007
	\$	\$
Dépôt sur achat de véhicules	4 798 288	5 714 273
Frais reportés	655 406	431 306
Frais payés d'avance	78 802	63 354
	<u>5 532 496</u>	<u>6 208 933</u>

10. Immobilisations corporelles

	2008			2007
	Coût	Amortis- sement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Terrains et bâtiments	83 609 299	26 951 838	56 657 461	57 596 390
Véhicules	162 552 085	68 734 479	93 817 606	83 723 294
Mobilier et équipement	24 168 320	22 469 746	1 698 574	2 046 062
	<u>270 329 704</u>	<u>118 156 063</u>	<u>152 173 641</u>	<u>143 365 746</u>
Immobilisations corporelles en cours	17 838 669	-	17 838 669	5 001 825
	<u>288 168 373</u>	<u>118 156 063</u>	<u>170 012 310</u>	<u>148 367 571</u>

11. Emprunts bancaires

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 2008.

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. Aucun montant n'est utilisé au 31 décembre 2008.

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 2008.

12. Crédoiteurs et frais courus

	2008	2007
	\$	\$
Fournisseurs	13 045 572	7 353 813
Salaires et déductions	9 675 221	8 821 310
Intérêts courus sur la dette à long terme	273 756	196 414
	<u>22 994 549</u>	<u>16 371 537</u>

13. Dette à long terme

	2008	2007
	\$	\$
Dette obligataire	62 250 800	42 929 100
La répartition de la dette à long terme s'établit de la façon suivante:		
Montant à recouvrer du Gouvernement du Québec	40 748 766	35 778 051
Montant à la charge de l'organisme	21 502 034	7 151 049
	62 250 800	42 929 100

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

	\$
2009	11 669 000
2010	9 887 000
2011	7 823 000
2012	10 204 000
2013	18 400 000

14. Montants à pourvoir dans le futur

	Solde au 1 ^{er} janvier 2008	Ajouter (déduire)	Solde au 31 décembre 2008
	\$	\$	\$
Mesures transitoires relatives au 1 ^{er} janvier 2000			
Salaires et avantages sociaux	2 263 931	(355 346)	1 908 585
Avantages sociaux futurs			
Régimes capitalisés	2 541 800	(160 100)	2 381 700
Régimes non capitalisés	3 527 400	81 000	3 608 400
	8 333 131	(434 446)	7 898 685

15. 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 2 555 079 \$ dont les loyers minimums annuels pour les cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2009	271 386
2010	213 014
2011	194 072
2012	188 551
2013	188 551

Le Réseau s'est également engagé à acquérir, au cours de l'exercice 2009, 34 autobus à plancher surbaissé pour un montant total de 15 561 956 \$.

16. Avantages sociaux futurs

a) Sommaire

	2008	2007
	\$	\$
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs		
Passif des régimes à prestations déterminées capitalisés	1 223 900	(936 600)
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(3 874 900)	(3 716 900)
Passif net présenté à la fin de l'exercice	(2 651 000)	(4 653 500)
Dépenses de fonctionnement		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	4 118 200	4 327 300
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	319 000	265 900
Régimes de retraite à cotisations déterminées	102 100	101 700
	4 539 300	4 694 900

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 12,8 % 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.

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.

17. 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 1 092 305 \$ au 31 décembre 2008.

Poursuites

Dans le cours normal de ses activités, le Réseau est parti à diverses réclamations. Bien que l'issue de ces diverses réclamations en cours au 31 décembre 2008 ne puisse être déterminée avec certitude, le Réseau est d'avis que leur dénouement n'aura aucune incidence importante défavorable sur sa situation financière, ses résultats d'exploitation et ses flux de trésorerie.

18. Opérations entre apparentés

Le Réseau a conclu des opérations financières avec l'agglomération de Longueuil laquelle exerce un certain contrôle sur les affaires de ce dernier dont notamment l'approbation de son budget annuel et de ses règlements d'emprunt. De plus, le Réseau fait partie du périmètre comptable de l'agglomération de Longueuil. Les opérations ont été comptabilisées à la valeur d'échange et sont les suivantes:

	2008	2007
	\$	\$
Revenus		
Contribution de l'agglomération de Longueuil	57 636 000	55 372 000
Dépenses		
Contribution à l'Agence métropolitaine de transport pour le compte de l'agglomération de Longueuil		
Fonds d'immobilisations métropolitain	2 787 906	2 493 414
Train de banlieue	1 277 739	1 504 461
Desserte du métro	1 222 000	-
	5 287 645	3 997 875
Travaux reliés à l'agrandissement des garages	611 002	-
Taxes municipales	530 153	538 998
Loyers	109 487	78 473
Autres	58 750	19 912
	6 597 037	4 635 258

L'agglomération de Longueuil est solidairement et conjointement responsable des dettes obligataires du Réseau. Le gouvernement du Québec subventionne environ 65 % du service de ces dettes au 31 décembre 2008.

19. Instruments financiers dérivés

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur ses résultats d'exploitation, le Réseau réalise des opérations de swap sur le carburant.

Les instruments financiers dérivés relatifs aux achats de carburant ne sont pas constatés au bilan à leur juste valeur et les variations de la juste valeur ne sont pas constatées dans les résultats de l'exercice.

20. 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.