



Le RTL prend le virage du développement durable.



Sommaire

BIENVENUE À BORD	
Mot de la présidente et du directeur général	2
Mission, valeurs et philosophie	4
Conseil d'administration	5
Grands enjeux et Objectifs 2009	6
Organigramme de direction	7
RÉALISATIONS 2009	
Achalandage	
La desserte en régie de Saint-Bruno-de-Montarville	8
Les améliorations des services	9
Les clients du transport adapté	
Les clients de demain	
Événements spéciaux	10
Campagnes de sécurité	
Fin des travaux d'agrandissement du centre Vieux-Longueuil	11
PROJETS EN COURS	
Projet de réingénierie du système géomatique	12
Système d'Aide à l'Exploitation - Information Voyageur (SAEIV)	13
VIRAGE VERT	
Notre engagement	15
Quatre produits verts en remplacent 50 chimiques	19
Le RTL reçoit le Prix "Réalisation exceptionnelle"	19
Le projet d'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain	21
PORTRAITS	
De la population et du territoire	22
De la clientèle	24
Des ressources et du réseau	25
TARIFICATION	
Les nouveautés tarifaires en 2009	26
ÉTATS FINANCIERS CONDENSÉS	
Rapport des vérificateurs externes	27
Rapport du vérificateur général	28
État des résultats condensés	29
État de la variation de la dette nette condensée	30
État de la situation financière condensée	31
Notes complémentaires	33

Mot de la présidente et du directeur général



Mme Caroline St-Hilaire
présidente



M. Pierre Del Fante
directeur général

Développement durable

L'année 2009 aura été marquée par notre décision de baser dorénavant notre planification corporative sur sept principes de développement durable. Nous avons également adopté une signature corporative à cet effet, *En Vert et Pour Tous*. Rappelons, que dès 1993, nous avons intégré dans notre mission la notion de protection de l'environnement et adopté en 1996 une politique de gestion environnementale.

Tous les membres de notre personnel ont spontanément amorcé cet important virage vert et pas moins de 50 initiatives ont été mises de l'avant. Celles-ci touchent l'ensemble de nos activités et nous comptons, à la fin de l'année, plusieurs réalisations en matière de développement durable, ce qui s'avère très prometteur pour les années à venir.

D'importantes améliorations des services

En 2009, nous avons aussi poursuivi la réalisation de notre *Plan d'amélioration des services 2007-2011*. Dès janvier, nous avons bonifié les services de plusieurs lignes d'autobus et de taxis collectifs. Cela s'est poursuivi en avril par la prise en charge en régie de la desserte du territoire de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville. Non seulement les véhicules identifiés aux couleurs du RTL sillonnent maintenant les rues de cette municipalité, mais les arrêts d'autobus ont aussi été modifiés pour répondre aux nouvelles normes d'identification de service, en vigueur dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Par ailleurs, nous avons créé la ligne d'autobus 25 qui signifie concrètement que nous entendons, plus que jamais, améliorer la desserte des parcs industriels sur notre territoire. Cette nouvelle ligne, qui représente un investissement annuel en coût d'exploitation de plus de 800 000\$ assure la desserte "express" des parcs industriels localisés aux abords de l'autoroute 20, à Boucherville et dans l'arrondissement du Vieux Longueuil. En plus d'améliorer le temps de déplacement de nombreux travailleurs, ce nouveau service constitue une réponse aux problèmes de recrutement et de rétention de personnel que connaissent les entreprises installées dans ce secteur.

En marge des projets prévus au *Plan d'amélioration des services 2007-2011*, nous avons apporté des ajustements en fonction de l'évolution des besoins en déplacement de la clientèle et en conformité avec nos normes de service. Nous nous assurons ainsi d'une utilisation optimale des ressources affectées au réseau.

Sur une base annuelle, l'ensemble des améliorations mises en place en 2009 représentent un investissement d'un peu plus de 1,7 M\$, soit 19 788 heures de service de plus que l'année précédente. Toutefois, dans le budget 2009, c'est une somme de 940 000\$ qui était prévue puisque ces nouveaux services n'étaient pas nécessairement offerts à compter du 1^{er} janvier.

Ainsi, en 2009, la contribution de l'agglomération de Longueuil aux améliorations aura été de 282 000\$, soit 30%, alors que les clients-usagers ont assumé 188 000\$, soit 20% des coûts. Pour sa part, et comme le prévoit sa politique sur le développement du transport en commun annoncée en juin 2006, le gouvernement du Québec a défrayé 50% de la facture, soit 470 000\$.

L'investissement en 2009 s'ajoute ainsi aux améliorations mises en place en 2007 et en 2008 dans le cadre du *Plan d'amélioration des services* du RTL et qui totalisent déjà 3,9 M\$. Au total, pour les trois premières années de réalisation du plan, la prestation de service a été augmentée de 7,0%, représentant un ajout de près de 59 000 heures. Ces améliorations auront également généré une hausse d'achalandage de 6,0% sur trois ans.

L'achalandage 2009

La fréquentation de notre réseau régulier a été légèrement inférieure de 0,3% comparativement à 2008. Au total, 32 136 831 déplacements ont été effectués en 2009 par rapport à 32 234 951 en 2008. Cette stabilisation du niveau d'achalandage résulte principalement de la crise économique mondiale qui s'est amorcée à la fin 2008. Tout compte fait, malgré la crise, le RTL s'en tire plutôt bien en n'ayant pas connu une baisse significative de fréquentation. Cette performance résulte des améliorations que nous avons mis en place depuis 2007 ainsi que de la fiabilité de nos services.

L'achalandage en transport adapté a progressé de 2,7%. Au total, 327 185 déplacements ont été effectués en 2009 comparativement à 318 615 déplacements en 2008.

En conclusion, nous nous sommes dotés en 2009 d'une vision en matière de développement durable et nous sommes immédiatement passés à l'action. Nous entendons ainsi renforcer notre rôle aux plans social, économique et environnemental. Nous avons également poursuivi la mise en œuvre de notre *Plan d'amélioration des services 2007-2011* et limiter les effets de la crise économique sur la fréquentation de notre réseau. Enfin, nous avons continué à faire preuve d'efficacité et d'efficience dans notre gestion au quotidien pour le bénéfice de notre clientèle et des contribuables de l'agglomération de Longueuil.

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.

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.

Notre philosophie

Mobiliser
les ressources
humaines



Maximiser
les processus

Mesurer

Conseil d'administration

au 31 décembre 2009



Caroline St-Hilaire,
présidente du CA
et membre des comités
ressources humaines
et finances.



Daniel Lucier,
vice-président du CA
et membre des comités
ressources humaines
et finances.



Denis Arpin,
membre du CA,
président du comité
transport et membre
du comité finances.



Albert Beaudry,
membre du CA,
président du comité
finances et membre
du comité transport.



Phillippe Brunet,
membre du CA,
président du comité
ressources humaines
et membre du comité
entretien-environnement.



Alexandra Capone,
membre du CA,
présidente du comité
entretien-environnement
et membre du comité
ressources humaines.



Johane F-Deshaies,
membre du CA
et membre du comité
ressources humaines.
(présidente du CA
jusqu'au 21 décembre 2009)



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



Manon D. Hénault,
membre du CA,
et membre du
comité finances.



Roger Roy
membre du CA
et membre
du comité
entretien-environnement.



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



Pierre Jetté,
**représentant des clients-usagers
du service de transport collectif au CA**
et membre des comités
transport et
entretien-environnement.

Grands enjeux 2009

- Développement durable
- Desserte en régie de Saint-Bruno-de-Montarville
- Productivité
- Renouvellement de la main-d'œuvre
- Relations avec les employés
- Financement des activités
- Système léger sur rail (SLR) - Autoroute 10
- Prolongement de la ligne 4 du métro

Objectifs 2009 issus du Plan stratégique de 2003-2013

Planification et développement

- Améliorer la desserte des parcs industriels Vieux-Longueuil-Boucherville.
- Améliorer la desserte des pôles institutionnels, commerciaux et industriels.
- Établir un processus en vue d'améliorer le respect des horaires.
- Implanter un système de traitement des données de perception.
- Optimiser les services de taxis collectifs.

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.
- Compléter l'agrandissement du centre d'exploitation Vieux-Longueuil.

Secrétariat et communications

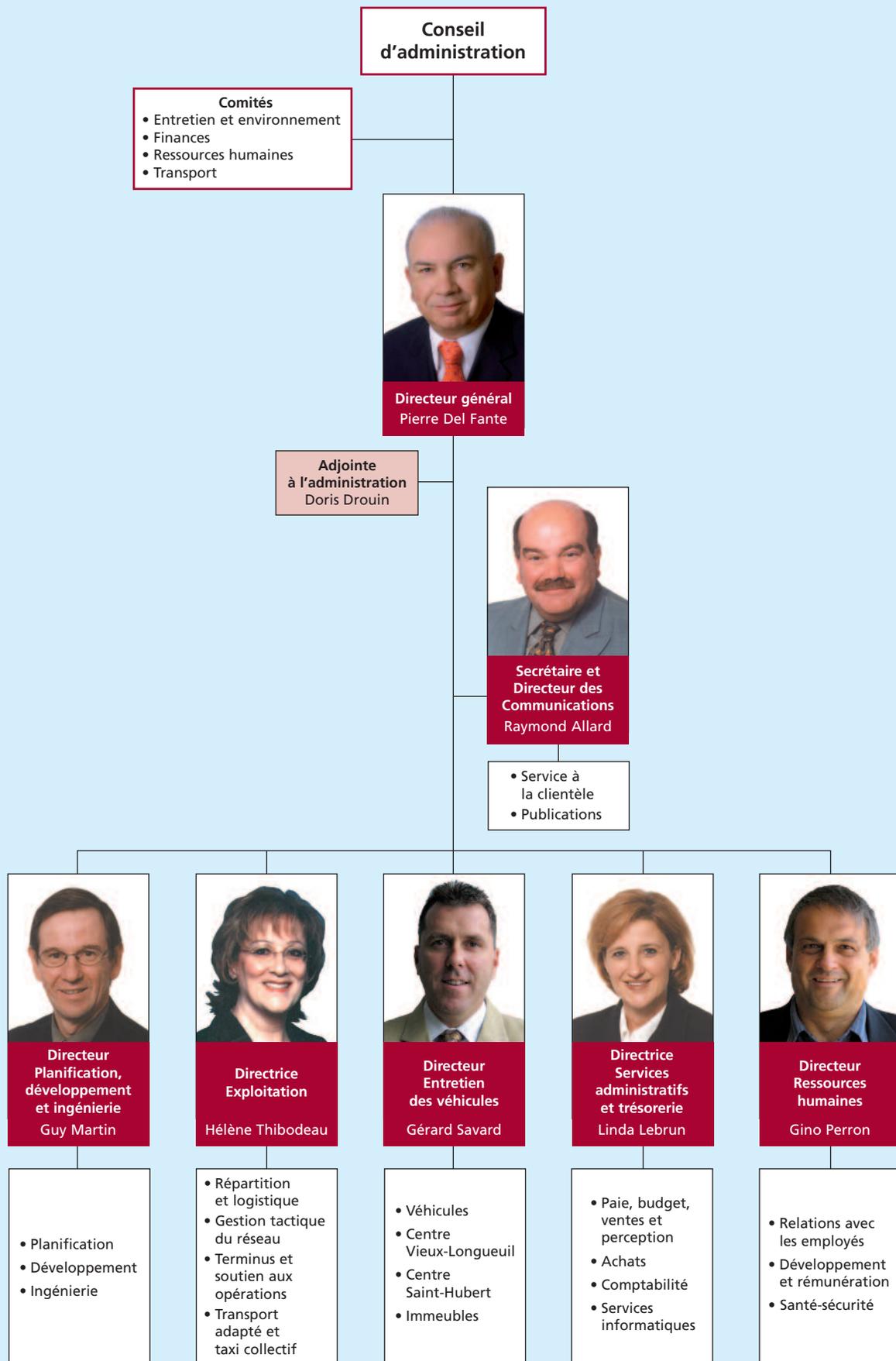
- Bonifier les communications externes et la promotion des services.

Services administratifs et trésorerie

- Compléter le déploiement du système de vente et perception (projet carte à puce).

Organigramme de direction

au 31 décembre 2009



Réalisations 2009

■ L'achalandage

La fréquentation du réseau régulier a été légèrement inférieure de 0,3% en 2009 comparativement à 2008.

Au total, le RTL a effectué 32 136 831 déplacements par rapport à 32 234 951 l'année précédente. Cette stabilisation du niveau d'achalandage résulte surtout de la crise économique mondiale qui s'est amorcée à la fin de 2008. Tout compte fait, malgré la crise, le RTL s'en tire plutôt bien. Cette performance est probablement attribuable aux améliorations, mises en place depuis 2007, de même qu'à la fiabilité de l'ensemble des services qu'il offre.

L'achalandage en transport adapté aura été de 327 185 déplacements en 2009 comparativement à 318 615 en 2008.

■ La desserte en régie de Saint-Bruno-de-Montarville

Le 6 avril, les autobus du RTL sillonnaient les rues de Saint-Bruno-de-Montarville, prenant ainsi la relève du transporteur Véolia qui assurait jusqu'à ce jour le service de transport collectif dans cette portion du territoire de l'agglomération de Longueuil. Ce contrat avait été consenti par l'ancienne administration de la Ville, avant le 31 décembre 2001, date de création du Réseau de transport de Longueuil qui devenait alors responsable de la gestion du transport en commun et ce, tel que le prévoit la Loi sur le transport en commun. Or, le contrat avec Véolia prenait fin le 5 avril.

Une fois de plus, planification, information et action ont porté fruit. Pour bien informer les clients-usagers de Saint-Bruno-de-Montarville et pour promouvoir les nouveaux services auprès de tous les citoyens concernés, le RTL a produit et posté au domicile de chaque résident, un dépliant explicatif, comprenant aussi la carte du territoire de leur ville.

Plusieurs nouveautés sont entrées en vigueur

Dorénavant, le secteur Seigneurial est desservi, non seulement par la **ligne 99**, mais aussi par la **ligne 98** qui, en pointe du matin et d'après-midi, se rend elle aussi au terminus Longueuil.

Sur la **ligne 99**, l'ajout d'un départ temporaire en pointe du matin est devenu permanent, et sur les **lignes 91 et 92**, certains départs ont été ajustés en fonction de l'ajout d'un départ additionnel du train de banlieue de la ligne Mont-Saint-Hilaire.

De plus, du lundi au vendredi, la **ligne 98** dessert, non seulement le Parc industriel, le centre-ville et les Promenades St-Bruno, mais, en pointe, elle poursuit son trajet jusqu'au terminus Longueuil. Au retour du terminus Longueuil, elle emprunte le boulevard Seigneurial, offrant un choix intéressant aux habitués de la **ligne 99**.

Enfin, le secteur Grand Boulevard est desservi par la **ligne de taxi collectif T99**.

La prise en charge en régie s'est déroulée avec succès et le RTL a fait l'objet de plusieurs commentaires positifs de la part de la clientèle et des élus des secteurs concernés.



■ **Les améliorations des services**

Dans le cadre de la politique québécoise du transport collectif du gouvernement du Québec, rendue publique en juin 2006, le RTL amorçait, en 2007, la réalisation de son *Plan d'amélioration des services 2007-2011*. Selon les paramètres gouvernementaux proposés, ce plan vise une augmentation de 8% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2011, par une augmentation de 16% de la prestation de service. Au total, pour les trois premières années de réalisation du plan, la prestation de service a été augmentée de 5,9 M\$, représentant un ajout de près de 59 000 heures.

Nouvelle ligne 25

Le 24 août, le RTL a donc mis en service la nouvelle ligne 25 qui assure un lien express entre le terminus Longueuil et le parc industriel de Boucherville-Longueuil. En plus d'améliorer le temps de déplacement de nombreux travailleurs, cette ligne apporte une réponse aux problèmes de recrutement de personnel que connaissent les entreprises, installées dans ce secteur. Aux heures de pointe du matin et d'après-midi, de même qu'en soirée, son intervalle de service est de 30 minutes.

Un investissement annuel de 843 200\$.

Ligne 5

Desservant surtout l'arrondissement de Saint-Hubert, le RTL y a ajouté deux départs en pointe d'après-midi afin de rééquilibrer l'achalandage à bord des autobus.

Un investissement annuel de 88 928\$.

Ligne 80

Sur cette ligne de Boucherville, le RTL a ajouté un départ afin de régler des problèmes de surcharge qu'avait validé le système de décompte à bord.

Un investissement annuel de 51 516\$.

Ligne 100

Depuis 2009, le RTL assume la desserte de l'Île-des-Sœurs avec la ligne 100 qui fait dorénavant partie de son réseau régulier; Bell Canada contribue financièrement au coût d'exploitation de cette ligne d'autobus. Du lundi au vendredi, aux heures de pointe, elle offre un intervalle de service de 30 minutes à partir du stationnement Chevrier et comprend un arrêt au terminus Panama.

L'Express AMT Chevrier

Enfin, le RTL a conclu avec l'AMT une nouvelle convention de transport collectif pour l'Express AMT Chevrier d'une durée de cinq ans, plus deux options de renouvellement de deux ans. Cette nouvelle entente entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

Tous les ajustements de service sont déterminés en fonction de l'évolution des besoins en déplacement de la clientèle et en conformité avec les normes de service. Le RTL s'assure ainsi d'une utilisation optimale des ressources affectées au réseau.

■ **Les clients du transport adapté peuvent modifier une réservation le jour même**

À la suite de représentations qu'ont effectué certains clients du transport adapté et en collaboration avec l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), le RTL a créé un comité aviseur spécial et a mis en place un projet pilote en vue d'analyser l'opportunité de donner une plus grande flexibilité aux usagers dans leurs déplacements.

Le projet offrait aux clients-usagers la possibilité de formuler des demandes de déplacement ou de les modifier le jour même. À la suite de cet essai, le RTL a modifié ses normes de service afin d'apporter un caractère permanent à ces nouvelles mesures. Le RTL a aussi dispensé de la formation chez les sous-traitants et de nouveaux outils de communication ont été mis en place à leur intention. En fin d'année, le RTL constatait une diminution significative du nombre de plaintes reliées à son service de transport adapté.

■ **Les clients de demain**

Le programme *J'monte à bord*

Dans le cadre du programme *J'monte à bord* visant à initier les élèves de 6^e année à l'utilisation du transport collectif, le RTL a visité 53 classes durant l'année scolaire 2009-2010; 1390 élèves ont participé à ce programme.

Le RTL au primaire

Un projet pilote, effectué en partenariat avec les écoles primaires Plein Soleil et Bourgeois-Champagnat, visait à favoriser l'utilisation du transport collectif par les élèves, lors des sorties scolaires des élèves. À la suite du succès qu'a remporté ce projet, le RTL lui a donné un caractère permanent.

■ **Événements spéciaux**

Des événements importants ont eu lieu sur le territoire de Longueuil.

Le lundi 9 mars, de 9h à 15h, pour souligner la Journée internationale des femmes, le RTL a offert le passage gratuit aux femmes de tous âges.

Le RTL a aussi assuré le service de transport pour le concert extérieur de l'Orchestre symphonique de Longueuil et un service de navettes lors du rassemblement des cadets de l'air.

La participation du RTL à ces événements témoigne de son implication dans son milieu.

■ **Campagnes de sécurité**

En partenariat avec l'AMT et le Service de police de l'agglomération de Longueuil, les activités du comité de sécurité sur le réseau de transport collectif se sont poursuivies.

Parmi elles, notons la campagne *Courtoisie au volant*, la *Semaine de la sécurité routière* ainsi que des kiosques d'information dans les salles des chauffeurs.

Des opérations conjointes ont aussi été organisées pour contrer l'utilisation de titres de transport falsifiés et assurer le respect des règlements du RTL dans les abribus. À la suite de ces initiatives, le nombre total d'agressions verbales et physiques envers les chauffeurs a chuté de 26 % depuis 2004.

■ **Fin des travaux d'agrandissement du centre Vieux-Longueuil**

Le nombre sans cesse croissant des autobus du RTL a fait en sorte que l'agrandissement de l'actuel centre d'exploitation du Vieux-Longueuil était devenu nécessaire.

Après avoir obtenu du ministère des Transports du Québec la confirmation de l'aide financière et l'autorisation finale de réaliser les travaux d'agrandissement du centre d'exploitation du Vieux-Longueuil, les travaux de construction, qui avaient débuté à la fin de l'été 2008, ont été complétés à l'automne 2009.

Soulignons que l'échéancier et le budget de construction ont été respectés. Un soutien quotidien a été fourni aux entrepreneurs et au chargé de projet afin de faciliter la réalisation des travaux dans un environnement opérationnel.

Projets en cours

Projet de réingénierie du système géomatique

Le RTL a amorcé la réingénierie de son système géomatique.

Le nouveau système géomatique permettra d'alimenter en données à référence spatiale plusieurs systèmes opérationnels du RTL.

Pour faire suite aux besoins exprimés par plusieurs services, un environnement de consultation des données "géomatiques" dans Internet a été développé.

Cet environnement, basé exclusivement sur du logiciel libre, permettra aux employés de consulter l'ensemble de ces données "géomatiques" à partir de leur fureteur.

Système d'aide à l'exploitation - information voyageur (SAEIV)

Les travaux initiaux visant la réalisation du prochain projet majeur du RTL, soit l'implantation d'un Système d'aide à l'exploitation - information voyageur ont débuté en 2009.

Des travaux d'analyses ont été amorcés afin d'identifier les technologies susceptibles de répondre aux besoins communicationnels et organisationnels de l'exploitation et de la planification en matière de radiocommunication et de transmission de données dans les autobus.

Ces systèmes permettent de gérer le réseau à distance et peuvent évoluer, à terme, vers un système d'affichage dynamique des heures de passages aux arrêts, en temps réel, ou vers des applications sur des téléphones portables intelligents.

Les piliers du développement durable

Le progrès économique

C'est la
**PERFORMANCE
FINANCIÈRE**
et la
CAPACITÉ
à contribuer
au développement
économique
de la
collectivité.

La justice sociale

Elle tient
compte des
**CONSÉQUENCES
SOCIALES** de
l'activité d'une
entreprise auprès de
ses employés, de ses
fournisseurs, de ses
clients, des commu-
nautés locales et de
la société en
général.

La préservation de l'environnement

C'est la
COMPATIBILITÉ
entre l'activité
sociale d'une
entreprise et le
maintien de la
biodiversité et des
écosystèmes.
Elle comprend une
analyse des impacts
du développement
social de l'entreprise
et de ses produits
en termes de flux,
de consommation
de ressources,
de production
de déchets et
d'émissions
polluantes.

Notre engagement



Bien avant que les mots "vert", "développement durable" et "mobilité durable" ne soient d'actualité, le RTL avait déjà intégré la notion de protection de l'environnement, en 1992, dans son énoncé de 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».*

Or, bien que les services du RTL contribuent déjà à réduire les gaz à effet de serre de 80 000 tonnes métriques par année dans notre environnement, la direction a décidé d'actualiser davantage ses actions, d'où son nouvel engagement **En Vert et pour Tous**.

Dans le cadre de son virage vert, le RTL a identifié 51 projets à réaliser en matière de mobilité durable ou de protection de l'environnement; ils concernent:

- l'implantation d'axes rapides en site propre pour les autobus,
- l'électrification des transports,
- l'implantation de modes de transport à grande capacité,
- ainsi que des projets divers qui offrent des retombées environnementales intéressantes ou à forte valeur ajoutée.

Les pages qui suivent décrivent plusieurs actions du virage vert du RTL.

Nos 7 principes du développement durable

1 Mobilisation et implication

La mobilisation et l'implication du personnel et de ses représentants sont nécessaires à la mise en œuvre du développement durable.

Des exemples:

- Actions visant la mobilisation du personnel.
- Actions visant à renforcer la notion d'imputabilité.
- Initiatives innovatrices en relations de travail.

2 Développement

L'action du RTL doit contribuer au développement économique et social de l'agglomération de Longueuil en respectant l'environnement.

Des exemples:

- Réalisation des projets issus du *Plan stratégique*.
- Implication dans l'aménagement du territoire, du réseau de voirie et de la circulation.
- Amélioration de la qualité et du confort des services de transport collectif.
- Amélioration des outils d'information à la clientèle.
- Initiatives en mobilité durable.

3 Protection de l'environnement

Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante des activités.

Des exemples:

- Programmes visant à optimiser l'utilisation des ressources.
- Programmes d'économie d'énergie.
- Modes de propulsion alternatifs.
- Utilisation de sources d'énergie alternatives et renouvelables.
- Programmes de récupération et de recyclage.

4 Formation

Des mesures favorisant la formation, la mise à jour des compétences et le développement des ressources humaines doivent être mises de l'avant de manière à stimuler la créativité et à assurer l'efficacité et l'efficience des opérations dans une perspective de développement durable.

Des exemples:

- Programmes de formation visant la mise à jour des compétences.
- Programmes de formation reliés à l'implantation des nouvelles technologies.
- Actions visant le renouvellement de la main-d'œuvre.

5 Santé, sécurité et prévention

La protection de la santé et de la sécurité des personnes sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place.

Des exemples:

- Programmes et actions préventives en santé et sécurité.
- Actions correctrices visant à accroître la sécurité des opérations.

6 Équité et accessibilité

Les actions de développement durable doivent être entreprises dans un souci d'équité et en vue de favoriser l'accessibilité et l'égalité à l'emploi.

Un exemple:

- Mise en œuvre du programme d'accès à l'égalité.

7 Atteinte de la pérennité financière

L'action du RTL doit viser à assurer sa pérennité financière.

Des exemples:

- Implication dans l'amélioration de la politique québécoise du transport collectif.
- Implication dans l'amélioration des programmes d'aide au transport collectif.
- Implication dans la révision du cadre financier métropolitain.
- Initiatives visant à générer des économies au niveau des activités du RTL.

Le RTL: un pilier majeur de développement durable



Deux plans de communication, interne et externe, ont pris soin d'informer d'abord les employés du RTL, puis les clients, à titre d'usagers ou de contribuables. Par la diffusion de six chroniques et de quelques publicités, tous savent maintenant que le RTL a pris un virage vert et qu'il est un pilier majeur de développement durable pour l'agglomération de Longueuil.

L'engagement s'est concrétisé en 2009 avec les réalisations suivantes:

Finis les tasses de styromousse

En début d'année, pour marquer le virage vert du RTL, chaque employé a reçu un stylo biodégradable, un sac écologique et une tasse faite de maïs en vue d'éliminer l'utilisation des tasses de styromousse.



Lorsque l'encre est épuisée, le stylo se décompose sur une période de 8 mois et sert de fertilisant!

Les réalisations "vertes" du RTL d'avant 2009

- Adoption d'une **politique de gestion environnementale** en 1996.
- Participation aux études d'avant-projet d'un **SLR** dans l'axe A10... depuis 20 ans!
- Participation aux études de faisabilité du prolongement de la **ligne 4 du métro**.
- Remplacement de tous les réservoirs souterrains par des **réservoirs hors-terre** au centre Vieux-Longueuil.
- Implantation d'un système automatisé de **gestion des fluides**, d'un système de **ravitaillement** des autobus **antidéversement**.
- **Récupération** de tous les déchets dangereux et non dangereux.
- **Recyclage** du papier.
- Amélioration des services dans les **parcs industriels** et **centres commerciaux**.
- **Informatisation de plusieurs systèmes**:
 - gestion du transport adapté,
 - traitement et analyse des données,
 - information à la clientèle,
 - gestion des événements clientèle,
 - préemption des feux,
 - carte à puce.
- Installation de **GPS** à bord des autobus.
- Intégration de la vision et des projets du RTL au **schéma d'aménagement** de l'agglomération de Longueuil.
- **Planification intégrée** du futur boulevard Moïse-Vincent.
- Implantation d'une base de données cartographiques des **projets de développement**.
- Politiques d'accès à **l'égalité d'emploi**.
- Programme de formation **Conducteur averti**.

Quatre produits "verts" en remplacement 50 chimiques!

Le RTL a mis sur pied un projet visant le remplacement de produits chimiques d'entretien industriels et ménagers, particulièrement nocifs pour l'environnement, par des produits biologiques.

À l'Entretien des véhicules, les employés utilisent dorénavant un seul et même produit pour nettoyer les moteurs et les planchers de béton. Ils l'utilisent aussi pour le lavage des sous caisses d'autobus. Ce produit biodégradable, est non corrosif et n'émet aucune vapeur toxique.

Le RTL a aussi revu ses besoins en conciergerie et il n'utilise maintenant que quatre produits biodégradables en remplacement de 50 produits dits chimiques! Étant très concentrés, on les utilise dilués, en moins grande quantité. Conséquemment, leur contenant dure plus longtemps.

Comme les produits "verts" sont très concentrés, on utilise ce dilueur. Le RTL en utilise 20 pour couvrir les besoins de nettoyage des garages et des terminus. Cet appareil contribue aussi à diminuer les coûts puisqu'une bouteille de 750 ml ne coûte que 0,06\$!



Aux effets bénéfiques sur l'environnement, s'ajoute l'absence de toxicité pour les employés, de même qu'une diminution des coûts d'achat de ces nouveaux produits. De plus, les nouveaux produits "verts" s'avèrent très performants. Biodégradables à 100% en 14 jours, ils ne dégagent aucune odeur ou vapeur nocives.

Toutes ces actions ont été rendues possible grâce à l'excellente collaboration de tous les employés d'entretien.



En reconnaissance de son virage vert, le RTL a reçu le Prix "Réalisation exceptionnelle"

En remettant ce prix au RTL, le 29 septembre 2009, Innu-Science Canada a tenu à souligner les actions que pose le RTL dans le cadre de son engagement *En Vert et pour Tous*. Recevoir cette marque de reconnaissance de la part d'une société dont les produits dépassent largement les critères de base requis pour obtenir la certification Écologo en vigueur au Canada, est très appréciable et très apprécié.

Formation Conducteur averti

**Du 1^{er} août 2009 au 31 juillet 2010,
121 chauffeurs recevront la formation
Conducteur averti.**

L'objectif principal de ce cours vise l'efficacité énergétique. Il consiste à favoriser des économies d'énergie en adoptant un style de conduite qui accroît le confort des clients tout en ayant des effets appréciables sur la protection de l'environnement.

Des mesures effectuées à la fin de la formation devraient démontrer un potentiel d'économie de carburant d'environ 20%.

Implication environnementale

En 2009, le RTL a collaboré de nouveau avec l'Association québécoise de lutte à la pollution atmosphérique (AQLPA).

Rappelons que la première conférence de presse qui regroupait les organismes de transport collectif de la région de Montréal, en vue d'annoncer leur association avec l'AQLPA, a eu lieu en avril 1999 sur les terrains du RTL, preuve de l'appui inconditionnel du RTL à l'endroit du programme de la mise à la ferraille des vieux véhicules de promenade.

Le projet d'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain

Le RTL continue d'intensifier sa participation à la coalition qui vise l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe du pont Champlain. Un premier résultat tangible s'est concrétisé, en 2009, par l'annonce d'une étude conjointe sur l'avenir du pont Champlain par les gouvernements fédéral et provincial. Cette étude vise, à établir les paramètres de construction, de localisation et de capacité d'un nouveau pont Champlain sur lequel des voies seront réservées au transport collectif. Les recommandations devraient être rendues publiques à l'hiver 2011.

Le projet d'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain, dossier que le RTL suit depuis près de 20 ans, présente de nombreux avantages:

- permet un accès plus rapide aux lieux d'emplois;
- contribue à réduire la congestion aux pôles de destination;
- permet d'accroître l'achalandage dans les zones commerciales;
- diminue les pertes de temps en livraison et autres échanges commerciaux;
- favorise la diminution des pertes de productivité;
- entraîne une utilisation plus productive du temps consacré aux déplacements domicile-travail;
- réduit les besoins de construction routière;
- augmente potentiellement la valeur des propriétés;
- augmente les revenus familiaux, disponibles à d'autres fins, en abolissant ou en diminuant les frais associés à la possession et à l'utilisation d'une automobile;
- rehausse la qualité de vie des familles;
- et contribue significativement à la diminution des gaz à effet de serre (GES).

Portrait de la population et du territoire

Municipalité	Arrondissement	Superficie ¹ (km)	Population ² 1 ^{er} janvier 2010	Personne par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	Part m TC en p AF
Boucherville		70,5	40 550	2,61	40,5	1,69	18,
Brossard		45,9	76 445	2,67	39,4	1,48	29,
Longueuil	Greenfield Park	4,8	-	2,39	39,8	1,28	28,
	Saint-Hubert	66,0	-	2,60	37,7	1,52	20,
	Vieux Longueuil	44,8	-	2,18	39,6	1,19	24,
	<i>total</i>	<i>115,6</i>	<i>232 516</i>	<i>2,32</i>	<i>39,0</i>	<i>1,29</i>	<i>23,</i>
Saint-Bruno-de-Montarville		43,6	25 345	2,64	39,6	1,54	19,
Saint-Lambert		8,2	21 884	2,11	45,5	1,25	28,
Territoire RTL		283,7	396 740	2,41	39,6	1,37	24,

Source:

(1): Ville de Longueuil

(2): Gazette Officielle 2010

(3): Enquête OD 2008



modale ³
pointe
M
7%
9%
2%
9%
6%
5%
9%
7%
2%



vers Montréal

Pont Jacques-Cartier

132

Ste-Hélène

Arrondissement du Vieux-Longueuil

Fernand-Lafontaine
Curé-Poirier

Jean-Paul-Vincent

Jacques-Cartier

Chambly

Roland-Therrien

Vauquelin

R-100

Du Tremblay

Longueuil

de la Savanne

Boucherville

Mortagne

Marie-Victorin

vers Sorel

de Montarville

De Montbrun

Varennes

6

20

Clairevue

vers Sorel

Sainte-Julie

vers Québec

Saint-Bruno-de-Montarville

Clairevue O. Montarville

Montarville

De La Rabastalière O.
Seigneurial O.

vers Saint-Hyacinthe



Portrait de la clientèle

au 31 décembre 2009

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		7,8%	34,2	11,4%	32,4%	54,6%	1,7%	45,6%	54,4%	56,7%	40,2%	3,2%
Brossard		24,2%	32,8	15,7%	29,9%	51,5%	2,9%	43,8%	56,2%	54,4%	40,3%	5,3%
Longueuil	Greenfield Park	5,1%	34,8	14,1%	28,7%	51,1%	6,1%	37,4%	62,6%	53,6%	35,6%	10,8%
	Saint-Hubert	18,3%	32,8	16,0%	31,2%	50,3%	2,4%	42,2%	57,8%	56,8%	40,2%	3,0%
	Vieux Longueuil	29,7%	35,4	14,0%	24,1%	55,2%	6,7%	42,2%	57,8%	53,9%	34,0%	12,1%
	total	53,1%	34,4	14,7%	27,0%	53,1%	5,1%	41,8%	58,2%	54,9%	36,3%	8,8%
Saint-Bruno-de-Montarville		3,4%	32,8	17,4%	31,8%	49,2%	1,7%	50,6%	49,4%	46,6%	51,7%	1,6%
Saint-Lambert		4,6%	36,9	20,9%	18,0%	49,7%	11,4%	48,5%	51,5%	49,2%	38,0%	12,8%
Montréal et autres municipalités		6,9%	35,5	4,6%	22,4%	69,8%	3,2%	55,3%	44,7%	67,1%	27,3%	5,6%
Total des usagers		100,0%	34,1	14,4%	27,6%	53,6%	4,4%	44,1%	55,9%	55,3%	37,5%	7,3%

source: Enquête Origine-Destination 2008

La fréquentation

DU SERVICE RÉGULIER

Achalandage (déplacements)

	annuel	jour moyen
RTL ⁽⁵⁾	32 136 831	119 795

(5): Achalandage de la ligne 90 non inclus.

Répartition de l'achalandage RTL journalier moyen

Selon la destination

vers/de Montréal	
- Centre-ville	41,1 %
- reste de l'île de Montréal	20,1 %
- Laval et couronne nord	0,3 %
sous-total	61,5 %
interne Longueuil	36,2 %
vers/de Couronne sud	2,2 %
autres	0,1 %
total	100,0 %

Selon la période de la journée

pointe AM (6h - 8h59)	35,5 %
pointe PM (15h30 - 18h29)	34,9 %
hors-pointe matin	1,4 %
hors-pointe jour	19,4 %
hors-pointe soir	8,8 %
total	100,0 %

source: Enquête Origine-Destination 2008

DU TRANSPORT ADAPTÉ

minibus en pointe	19
taxi en pointe	85
coûts d'exploitation	5 716 664 \$
coût / déplacement	17,47 \$
déplacements / minibus	122216
déplacements / taxi	204969
passagers / véhicule / heure	2,39
passagers / courses / taxi	2,45
coût / voyageur / taxi	12,96 \$
fauteuils roulants	76812
ambulants	250373
accompagnateurs	20811
courses / taxi	83695
km parcourus / passager / minibus	8,33 km

Portrait des ressources

au 31 décembre 2009

Les effectifs

chauffeurs	651
employés d'entretien	215
employés de bureau	75
personnel d'encadrement	90
total	1031

Portrait du réseau

au 31 décembre 2009

Le réseau

longueur	nombre de lignes		
	autobus	taxis	total
692 km	74	12	86

Les infrastructures

Centre Saint-Hubert	20 articulés
	176 conventionnels
Centre Vieux-Longueuil	206 conventionnels
total	402 autobus
âge moyen	7,77 ans
arrêts sur route	2605
abribus	656

L'exploitation

Véhicule-heures annuels "assignés"

	autobus	taxis	Total
RTL	872 017	29 055	901 073
Contrat AMT (lignes 90 et 100)	29 371	-	29 371
total	901 389	29 055	930 444

Véhicule-km annuels

	autobus	taxis	Total
RTL	19 536 722	701 252	20 237 974
Contrat AMT (lignes 90 et 100)	797 750	-	797 750
total	20 334 472	701 252	21 035 724

Véhicules en opération en pointe AM (assignation novembre 2009)

	autobus	taxis	Total
RTL	326	18	344
Contrat AMT (ligne 90)	14	-	14
total	340	18	358

Vitesse d'exploitation (km/h)

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

Les nouveautés tarifaires en 2009

Adoption d'un tarif unique au comptant, sans correspondance

Depuis le 1^{er} janvier 2009, un client-usager qui choisit de payer comptant, doit déposer la somme exacte, en argent, chaque fois qu'il monte à bord d'un autobus.

Par ailleurs, il n'y a plus de tarif réduit au comptant parce que pour bénéficier du tarif réduit, le client doit se procurer une carte OPUS rechargeable avec sa photo.

Fini la correspondance en papier

Avec l'utilisation des cartes à puce, OPUS et Solo, les correspondances électroniques s'encodent automatiquement dans la puce, que le client en ait besoin ou pas.

Pour bénéficier d'une correspondance, il est donc avantageux et plus économique de se procurer une carte OPUS rechargeable ou Solo jetable.

La grille tarifaire 2009

Le coût du titre mensuel à tarif ordinaire du RTL est passé de 76\$ à 79\$ (une hausse de 3,9%) et celui du tarif réduit de 45\$ à 47\$ (une hausse de 4,4%).

Le coût de six passages à tarif ordinaire est passé de 15,50\$ à 16,10\$ (une hausse de 3,9%), et celui du tarif réduit de 9,25\$ à 9,60\$ (une hausse de 3,8%).

	ORDINAIRE	INTERMÉDIAIRE et AVANTAGE	RÉDUIT <small>6 à 11 ans étudiants 12 à 17 ans 65 ans et plus</small>
 <p>Sur OPUS rechargeable</p> <p>la tram ZONE 5* <small>Titre mensuel valide dans les zones 1 à 5 de l'AMT et à la STM, au RTL et à la STL. * Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la ZONE 5.</small></p> <p>la tram ZONE 3 <small>Titre mensuel valide dans les zones 1 à 3 de l'AMT et à la STM, au RTL et à la STL.</small></p> <p>Titre mensuel du RTL</p> <p>6 passages au RTL <small>Aussi en multiple de 6 jusqu'à 36 passages.</small></p> <p>3,50\$</p>	<p>▼</p> <p>138,00 \$</p> <p>109,00 \$</p> <p>79,00 \$</p> <p>16,10 \$ <small>pour 6</small></p>	<p>▼</p> <p>110,00 \$</p> <p>87,00 \$</p> <p>47,00 \$</p> <p>----</p>	<p>▼</p> <p>83,00 \$</p> <p>65,50 \$</p> <p>47,00 \$</p> <p>9,60 \$ <small>pour 6</small></p>
 <p>Sur Solo jetable</p> <p>6 passages au RTL <small>Aussi en multiple de 6 jusqu'à 24 passages.</small></p>	<p>16,10 \$ <small>pour 6</small></p>		
<p>COMPTANT <small>(sans correspondance)</small></p>	<p>En monnaie exacte</p>	<p>3,00 \$</p>	

Les enfants de moins de 6 ans, accompagnés d'une personne en assurant la surveillance, sont admis gratuitement.

Les effets de la carte OPUS

L'implantation de la carte à puce requiert évidemment une importante réflexion et un suivi rigoureux quant aux prochaines mesures qui en découleront. On pense ici à l'accès à l'information, à la protection de la vie privée et des renseignements personnels et à la transparence des organismes publics. En 2009, le RTL a donc mesuré la satisfaction de ses clients et a établi des relations privilégiées avec les commissions scolaires de son territoire en vue d'optimiser l'émission des cartes OPUS à la clientèle étudiante.

États financiers condensés

Rapport des vérificateurs externes sur les états financiers condensés

Aux membres du conseil,

L'état condensé de la situation financière ainsi que les états condensés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie ci-joints ont été établis à partir des états financiers complets du Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2009 et pour l'exercice terminé à cette date, à l'égard desquels nous avons exprimé une opinion sans réserve dans notre rapport daté du 26 février 2010. La présentation d'un résumé fidèle des états financiers complets relève de la responsabilité de la direction du Réseau. Notre responsabilité, en conformité avec la note d'orientation pertinente concernant la certification publiée par l'Institut Canadien des Comptables Agréés, consiste à faire rapport sur les états financiers condensés.

À notre avis, ces états financiers condensés ci-joints présentent, à tous les égards importants, un résumé fidèle des états financiers complets correspondants selon les critères décrits dans la note d'orientation susmentionnée.

Ces états financiers condensés ci-joints ne contiennent pas toutes les informations requises selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Le lecteur doit garder à l'esprit que ces états financiers risquent de ne pas convenir à ses fins. Pour obtenir de plus amples informations sur la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie du Réseau, le lecteur devra se reporter aux états financiers correspondants.

Les comptes de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 présentés aux fins de comparaison proviennent d'états financiers vérifiés par d'autres vérificateurs.

*Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.*¹

Brossard, le 26 février 2010

¹ Comptable agréé auditeur permis no 21089

États financiers condensés

Rapport du vérificateur général sur les états financiers condensés

Aux membres du conseil,

L'état condensé de la situation financière ainsi que les états condensés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie ci-joints ont été établis à partir des états financiers complets du Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2009 et pour l'exercice terminé à cette date, à l'égard desquels j'ai exprimé une opinion sans réserve dans mon rapport daté du 26 février 2010. La présentation d'un résumé fidèle des états financiers complets relève de la responsabilité de la direction du Réseau. Ma responsabilité, en conformité avec la note d'orientation pertinente concernant la certification publiée par l'Institut Canadien des Comptables Agréés, consiste à faire rapport sur les états financiers condensés.

À mon avis, ces états financiers condensés ci-joints présentent, à tous les égards importants, un résumé fidèle des états financiers complets correspondants selon les critères décrits dans la note d'orientation susmentionnée.

Ces états financiers condensés ci-joints ne contiennent pas toutes les informations requises selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Le lecteur doit garder à l'esprit que ces états financiers risquent de ne pas convenir à ses fins. Pour obtenir de plus amples informations sur la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie du Réseau, le lecteur devra se reporter aux états financiers correspondants.

Les comptes de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 présentés aux fins de comparaison proviennent d'états financiers vérifiés par d'autres vérificateurs.

Francine Brunette, CA auditeur

Francine Brunette, CA auditeur

Longueuil, le 26 février 2010

État des résultats condensés
de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
Revenus		
Quotes-parts	62 716 000	57 636 000
Transferts	27 469 483	29 863 069
Service rendus	49 813 703	48 145 624
Intérêts	36 080	121 990
Autres revenus	3 426 717	3 653 154
	<u>143 461 983</u>	<u>139 419 837</u>
Charges		
Administration générale	19 369 859	17 493 223
Transport	112 886 817	108 314 687
Frais de financement	4 431 213	2 454 932
	<u>136 687 889</u>	<u>128 262 842</u>
Excédent de l'exercice	<u>6 774 094</u>	<u>11 156 995</u>
Excédent accumulé au début de l'exercice	145 786 390	141 038 065
Redressements aux exercices antérieurs (note 3)	<u>(2 075 702)</u>	<u>(8 484 372)</u>
Excédent accumulé redressé au début de l'exercice	<u>143 710 688</u>	<u>132 553 693</u>
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	<u><u>150 484 782</u></u>	<u><u>143 710 688</u></u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers condensés.

États financiers condensés

État de la variation de la dette nette condensée de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
Excédent de l'exercice	6 774 094	11 156 995
Variations des immobilisations		
Acquisition	(24 876 130)	(33 513 648)
Produit de cession	158 981	
Amortissement	12 709 275	11 484 769
Perte sur cession	677 968	1 164
	<u>(11 329 906)</u>	<u>(22 027 715)</u>
Variation des stocks de fournitures	(347 730)	780 119
Variation des autres actifs non financiers	2 309 104	900 537
	<u>1 961 374</u>	<u>1 680 656</u>
Variation de la dette nette	<u>(2 594 438)</u>	<u>(9 190 064)</u>
Dette nette au début de l'exercice	(27 920 048)	(17 149 660)
Redressements aux exercices antérieurs		(1 580 324)
Dette nette redressée au début de l'exercice	<u>(27 920 048)</u>	<u>(18 729 984)</u>
Dette nette à la fin de l'exercice	<u>(30 514 486)</u>	<u>(27 920 048)</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers condensés.

État de la situation financière condensée
au 31 décembre 2009

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	4 120 268	1 944 599
Débiteurs (note 4)	<u>56 175 819</u>	<u>58 767 570</u>
	<u>60 296 087</u>	<u>60 712 169</u>
PASSIF		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	17 770 267	24 281 549
Revenus reportés (note 7)	402 426	104 274
Dette à long terme (note 8)	68 423 980	61 595 394
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 9)	<u>4 213 900</u>	<u>2 651 000</u>
	<u>90 810 573</u>	<u>88 632 217</u>
DETTE NETTE	<u>(30 514 486)</u>	<u>(27 920 048)</u>
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 10)	174 821 144	163 491 238
Stocks de fournitures	3 610 138	3 262 408
Autres actifs non financiers (note 11)	<u>2 567 986</u>	<u>4 877 090</u>
	<u>180 999 268</u>	<u>171 630 736</u>
EXCÉDENT ACCUMULÉ (note 12)	<u>150 484 782</u>	<u>143 710 688</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers condensés.

Pour le conseil,



Administrateur



Administrateur

États financiers condensés

État des flux de trésorerie condensés de l'exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	6 774 094	11 156 995
Élément sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	12 709 275	11 484 769
Autres - perte sur cession	677 968	
	<u>20 161 337</u>	<u>22 641 764</u>
Variations nettes des éléments hors caisse		
Débiteurs	2 591 751	(12 875 324)
Créditeurs et charges à payer	(6 511 282)	6 194 012
Revenus reportés	298 152	58 448
Passif au titre des avantages sociaux futurs	1 562 900	(2 002 500)
Stocks de fournitures	(347 730)	780 119
Autres actifs non financiers	2 309 104	900 537
	<u>20 064 232</u>	<u>15 697 056</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition	(24 876 130)	(33 513 648)
Produit de cession	158 981	1 164
	<u>(24 717 149)</u>	<u>(33 512 484)</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission de dettes à long terme	15 528 700	26 500 700
Remboursement de la dette à long terme	(8 677 000)	(7 179 000)
Autres - frais reportés	(23 114)	(393 145)
	<u>6 828 586</u>	<u>18 928 555</u>
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	2 175 669	1 113 127
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	<u>1 944 599</u>	<u>831 472</u>
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	<u>4 120 268</u>	<u>1 944 599</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers condensés.

Notes complémentaires aux états financiers au 31 décembre 2009

1 - STATUTS DE L'ORGANISME MUNICIPAL

Le Réseau de transport de Longueuil (ci-après « le Réseau ») a été constitué en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01) et a pour responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun.

2 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Comptabilité d'exercice

La comptabilisation des transactions aux livres du Réseau s'effectue selon la méthode de la comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les revenus et les dépenses sont constatés au cours de l'exercice où ont lieu les faits et les transactions.

Estimations comptables

Pour dresser les états financiers, la direction du Réseau doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que le Réseau pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Constataion des revenus

- Les quotes-parts sont constatées lorsqu'elles sont déterminées et adoptées par résolution;
- Les revenus de transferts 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, que les critères d'admissibilité ont été satisfaits et qu'une estimation raisonnable des montants est possible;
- Les revenus des services rendus sont constatés lorsque le service est rendu et qu'il donne lieu à une créance;
- Les dons sont constatés à leur juste valeur marchande dans l'exercice où ils sont attribués par un acte juridique à la date officielle inscrite sur le document juridique.

Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures constitués principalement de carburant et de pièces de rechange sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen.

Notes complémentaires aux états financiers au 31 décembre 2009

2 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Immobilisations

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire sur les périodes suivantes:

Bâtiments	40 ans
Véhicules	10 à 16 ans
Ameublement et équipement de bureau	3 ans
Machinerie et outillage	5 ans

Avantages sociaux futurs – régimes de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées par l'employeur. Un passif est constaté dans les créditeurs et charges à payer pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice, de même que pour des cotisations à verser lors des 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 – régimes de retraite à prestations déterminées

En plus des prestations de retraite, ces avantages comprennent notamment:

- les avantages complémentaires de retraite, comme l'assurance vie offerte aux retraités;

La charge 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. S'y ajoutent, 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, déduction faite des gains et des pertes actuariels non amortis et 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 de la 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.

Notes complémentaires aux états financiers au 31 décembre 2009

2 - PRINCIPALES MÉTHODES 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 au marché.

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 au cours de l'exercice suivant 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 charges à la dépense de fonctionnement. En contrepartie, il fait l'objet d'un montant à pourvoir dans le futur à des fins fiscales.

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

Montant à pourvoir dans le futur

Le montant à pourvoir dans le futur correspond à des charges comptabilisées dans l'exercice, ou antérieurement, qui font l'objet de taxation différée. Il est créé à la suite d'un choix exercé par le Réseau et amorti selon les durées indiquées par affectation à l'état de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales.

- 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 passif constaté initialement au 1^{er} janvier 2007, dans le cas des régimes non capitalisés, l'excédent est inscrit au montant à pourvoir et aucun amortissement n'est prévu;
 - * Pour l'excédent de la charge sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés, l'excédent est inscrit au montant à pourvoir et aucun amortissement n'est prévu;
 - * Pour le coût lié aux services passés découlant de modifications de régimes de retraite à prestations déterminées, la charge est amortie sur la DMERCA des salariés participants touchés.

États financiers condensés

3 - MODIFICATIONS COMPTABLES

Afin de se conformer aux principes comptables généralement reconnus du Canada, le Réseau de transport de Longueuil a retraité les états financiers des exercices antérieurs afin de modifier rétrospectivement la comptabilisation des éléments suivants:

- Comptabilisation des revenus de transfert dès que les dépenses admissibles ont été engagées afin de respecter les critères de constatations de ces revenus;
- Comptabilisation des immobilisations en fonction de la date d'acquisition;
- Comptabilisation des revenus et des dépenses selon la méthode de la comptabilité d'exercice;
- Modification de la méthode d'amortissement des bâtiments afin d'utiliser la méthode de l'amortissement linéaire sur 40 ans;
- Ajustements des fonds réservés, de l'excédent de fonctionnement affecté, du financement des investissements en cours et de l'investissement des éléments à long terme présentés dans les éléments de l'excédent accumulé.

Ces modifications ont entraîné les impacts suivants sur le rapport financier de l'exercice terminé le 31 décembre 2008:

	Augmentation (diminution)
	\$
Actifs financiers	
Débiteurs	4 663 620
Passif	
Créditeurs et charges à payer	1 287 000
Revenus reportés	(1 068 750)
	218 250
Actifs non financiers	
Immobilisations	(6 521 072)
Revenus	
Transferts	13 423 784
Charges	
Administration publique	1 235 400
Transport	75 624
	1 311 024
Excédent de l'exercice	12 112 760
Redressements aux exercices antérieurs	(8 484 372)

3 - MODIFICATIONS COMPTABLES (suite)

De plus, les modifications comptables ont eu les impacts suivants sur l'excédent accumulé du rapport financier:

	Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté	Excédent de fonctionnement affecté et réserves financières	Montant à pourvoir dans le futur	Financement des investissements en cours	Investissement net dans les éléments à long terme	Total de l'excédent (déficit) accumulé
	\$		\$		\$	\$
Solde selon rapport financier 2008	86 130	33 853 080	(7 898 685)	(28 220 236)	147 966 101	145 786 390
Redressements aux exercices antérieurs	(3 239 742)	(11 792 512)		16 492 567	(9 944 685)	(8 484 372)
Redressements de l'exercice 2008	1 697 333	(15 841 336)		15 275 851	5 276 822	6 408 670
Redressements cumulés	(1 542 409)	(27 633 848)	–	31 768 418	(4 667 863)	(2 075 702)
Solde redressé	(1 456 279)	6 219 232	(7 898 685)	3 548 182	143 298 238	143 710 688

États financiers condensés

4 - DÉBITEURS

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	51 972 683	54 317 872
Gouvernement du Canada et ses entreprises	418 213	705 760
Autres		
Détaillants	1 611 387	1 470 866
Autres	<u>2 173 536</u>	<u>2 273 072</u>
	<u>56 175 819</u>	<u>58 767 570</u>
	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$

Informations incluses dans les débiteurs

Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme	39 469 331	40 456 400
Provision pour créances douteuses déduite des débiteurs	6 090	6 090

5 - EMPRUNTS BANCAIRES

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 10 000 000 \$, portant intérêt au taux de base et renégociable annuellement.

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 de base.

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 de base.

6 - CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
Fournisseurs	6 297 752	14 332 572
Salaires et avantages sociaux	11 217 139	9 675 221
Intérêts courus sur la dette à long terme	<u>255 376</u>	<u>273 756</u>
	<u>17 770 267</u>	<u>24 281 549</u>

7 - REVENUS REPORTÉS

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
Titres de transport	<u>402 426</u>	<u>104 274</u>

8 - DETTE À LONG TERME

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
Obligations, de 1,10 % à 5,85 %, échéant de 2010 à 2015	69 102 500	62 250 800
Frais reportés liés à la dette à long terme	<u>(678 520)</u>	<u>(655 406)</u>
	<u>68 423 980</u>	<u>61 595 394</u>

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

	<u>\$</u>
2010	11 679 000
2011	9 683 000
2012	12 135 000
2013	20 404 000
2014	10 654 000
2015 et plus	<u>4 547 500</u>
	<u>69 102 500</u>

9 - AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
	\$	\$
Passif au titre des avantages sociaux futurs		
Actif (passif) des régimes à prestations déterminées capitalisés	(159 800)	1 223 900
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	<u>(4 054 100)</u>	<u>(3 874 900)</u>
	<u>(4 213 900)</u>	<u>(2 651 000)</u>
Charge de l'exercice		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	7 961 400	4 118 200
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	323 200	319 000
Régimes à cotisations déterminées	110 800	102 100
Régime de retraite des élus municipaux	<u>33 129</u>	<u>34 189</u>
	<u>8 428 529</u>	<u>4 573 489</u>

États financiers condensés

10- IMMOBILISATIONS

2009

	Amortissement		Valeur nette
	Coût	cumulé	
	\$	\$	\$
Bâtiments	79 890 186	35 469 604	44 420 582
Véhicules	171 659 174	70 808 870	100 850 304
Ameublement et équipement de bureau	20 644 964	19 186 973	1 457 991
Machinerie et outillage	3 975 637	3 631 715	343 922
Terrains	3 648 255		3 648 255
	<u>279 818 216</u>	<u>129 097 162</u>	<u>150 721 054</u>
Immobilisations en cours	24 100 090		24 100 090
	<u>303 918 306</u>	<u>129 097 162</u>	<u>174 821 144</u>

2008

	Amortissement		Valeur nette
	Coût	cumulé	
	\$	\$	\$
Bâtiments	79 845 323	33 472 910	46 372 413
Véhicules	162 552 085	68 734 479	93 817 606
Ameublement et équipement de bureau	20 227 205	18 586 996	1 640 209
Machinerie et outillage	3 941 115	3 882 750	58 365
Terrains	3 648 255		3 648 255
Autres	115 721		115 721
	<u>270 329 704</u>	<u>124 677 135</u>	<u>145 652 569</u>
Immobilisations en cours	17 838 669		17 838 669
	<u>288 168 373</u>	<u>124 677 135</u>	<u>163 491 238</u>

11 - AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2009	2008
	\$	\$
Frais payés d'avance	62 160	78 802
Frais reportés		
Dépôt sur achat de véhicules	2 505 826	4 798 288
	<u>2 567 986</u>	<u>4 877 090</u>

12 - EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2009	2008
	\$	\$
Déficit de fonctionnement non affecté	(1 090 505)	(1 456 279)
Excédent de fonctionnement affecté	7 474 665	5 014 845
Fonds réservés	1 970 868	1 204 387
Montant à pourvoir dans le futur	(8 495 474)	(7 898 685)
Financement des investissements en cours	3 035 153	3 548 182
Investissement net dans les éléments à long terme	147 590 075	143 298 238
	<u>150 484 782</u>	<u>143 710 688</u>

13- ENGAGEMENTS

Le Réseau s'est engagé, d'après des contrats de déneigement, d'entretien et autres échéant à différentes dates jusqu'en 2012, à verser une somme totale de 1 082 191 \$.

De plus, le Réseau s'est engagé, en vertu de contrats de location de locaux et de véhicules échéant à différentes dates jusqu'en 2020, à verser des sommes totalisant 1 200 250 \$. Les paiements minimums exigibles en vertu de ces contrats de location pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 244 668 \$ en 2010, à 170 653 \$ en 2011, à 117 970 \$ en 2012, à 110 042 \$ en 2013 et à 91 903 \$ en 2014.

Le Réseau s'est également engagé à acquérir, au cours de l'exercice 2010, 17 autobus à planchers surbaissés pour un montant total de 8 352 750 \$.

14 - ÉVENTUALITÉS

Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'assurer lui-même ses véhicules contre les risques d'accidents routiers. Dans le but de se conformer aux exigences de la section V du Règlement sur l'attestation de solvabilité en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, le Réseau a créé un fonds de réserve. Le solde de ce fonds est de 1 101 579 \$ au 31 décembre 2009.

Poursuites

Le Réseau fait l'objet d'une réclamation par des professionnels pour un montant de 415 672 \$. De l'avis de la direction, cette réclamation n'est pas fondée et aucune provision n'a été enregistrée à cet effet. Il est impossible de déterminer l'issue de cette réclamation et toute somme devant être assumée par le Réseau sera comptabilisée à la date où aura lieu le règlement.

15 - 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, notamment sur 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:

	2009	2008
	\$	\$
Revenus		
Quote-part de la Ville de Longueuil	<u>62 716 000</u>	<u>57 636 000</u>
Dépenses		
Administration	3 716 274	3 318 059
Transport	<u>4 749 254</u>	<u>3 947 978</u>
	<u>8 465 528</u>	<u>7 266 037</u>

Les villes de l'agglomération de Longueuil sont responsables solidairement et conjointement des dettes obligataires du Réseau.

États financiers condensés

16 - INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur ses résultats de fonctionnement, 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.

Description du swap	Échéance	Quantité nominale de référence (en litres)	2009	Juste valeur
			\$	2008
Diesel	31-12-2009	5 700 000		(1 688 705)
Diesel	31-12-2009	3 800 000		(892 844)
Diesel	31-12-2010	1 900 000	411 029	(363 537)
Diesel	31-12-2010	1 900 000	318 824	(454 618)
Diesel	31-12-2010	1 907 844	(3 247)	(45 595)
Diesel	31-12-2011	3 815 688	(5 148)	(109 022)
			<u>721 458</u>	<u>(3 554 321)</u>

17 - 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.

Renseignements complémentaires condensés
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales
au 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
Excédent de l'exercice	6 774 094	11 156 995
Revenus d'investissement	<u>(15 744 346)</u>	<u>(19 184 069)</u>
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	<u>(8 970 252)</u>	<u>(8 027 074)</u>
CONCILIATION À DES FINS FISCALES		
Immobilisations		
Amortissement	12 709 275	11 484 769
Produit de cession	158 981	
Perte sur cession	<u>677 968</u>	<u>1 164</u>
	<u>13 546 224</u>	<u>11 485 933</u>
Financement		
Remboursement de la dette à long terme	<u>(1 689 931)</u>	<u>(749 715)</u>
Affectations		
Activités d'investissement	(512 081)	(967 606)
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	86 130	422 260
Excédent (déficit) de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	<u>(2 604 975)</u>	<u>(1 643 222)</u>
Montant à pourvoir dans le futur	<u>596 789</u>	<u>(434 446)</u>
	<u>(2 434 137)</u>	<u>(2 623 014)</u>
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	<u>451 904</u>	<u>86 130</u>

États financiers condensés

Renseignements complémentaires condensés Excédent de fonctionnement à des fins fiscales au 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
Revenus d'investissement	<u>15 744 346</u>	<u>19 184 069</u>
CONCILIATION À DES FINS FISCALES		
Immobilisations		
Acquisition		
Administration générale		(15 475 679)
Transport	(24 876 130)	(18 037 969)
	<u>(24 876 130)</u>	<u>(33 513 648)</u>
Financement		
Financement à long terme des activités d'investissement	<u>8 728 000</u>	<u>11 688 367</u>
Affectations		
Activités de fonctionnement	512 081	967 606
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	<u>145 155</u>	<u>2 315 455</u>
	<u>657 236</u>	<u>3 283 061</u>
Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	<u>253 452</u>	<u>641 849</u>