

Rapport annuel 2010



Réseau de transport
de Longueuil

Notre
Rapport annuel 2010
présente
les états financiers
et les principales
réalisations de l'année
au RTL.



Pierre Del Fante
Directeur général

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 2010	6
Organigramme de direction	7
RÉALISATIONS 2010	
Achalandage et sondage de satisfaction	8
Améliorations des services	10
Autres réalisations 2010	14
DÉVELOPPEMENT DURABLE	
Le RTL n'achètera que des autobus "HYBRIDES"	18
Aperçu des gestes que pose le RTL	19
ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES	
Adieu Bazou!	24
Un laissez-passer de transport gratuit à un ami!	24
Le CA participe à la Semaine québécoise des personnes handicapées	25
Offensive de sensibilisation PRIORITÉ À L'AUTOBUS!	25
PORTRAITS	
De la population et du territoire	26
De la clientèle	28
Des ressources et du réseau	29
GRANDS PROJETS	
Implanter SAEIV	30
Réduire la consommation de carburant des autobus	30
Agrandir, ou construire un nouveau garage à Saint-Hubert	31
Prolonger la ligne 4 du métro	31
FINANCES	
Revenus et dépenses	32
Tarifs	33
ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS	
Rapport de l'auditeur indépendant	35
Rapport de la Vérificatrice générale	36
État résumé des résultats	37
État résumé de la variation de la dette nette	38
État résumé de la situation financière	39
État résumé des flux de trésorerie	40
Notes complémentaires	41

Mot de la présidente et du directeur général



Mme Caroline St-Hilaire
présidente



M. Pierre Del Fante
directeur général

Le Réseau de transport de Longueuil est la 3^e société de transport en importance parmi les neuf du Québec. Le nombre de déplacements effectués cette année dans le réseau régulier a été de 32 738 155 et de 343 541 pour le transport adapté. Ce qui signifie qu'en 2010, le RTL a enregistré une hausse de l'achalandage de 1,9% dans le réseau régulier et de 5% dans le transport adapté, ce qui constitue une très bonne performance.

Les résultats d'un sondage de satisfaction, effectué en 2010 auprès de la clientèle des services réguliers du Réseau de transport de Longueuil, indiquent d'ailleurs que la satisfaction générale des usagers se situe à 94%, ce qui représente une hausse de 3% par rapport au sondage précédent, mené en 2004. Dans le transport adapté, le taux de satisfaction générale de cette clientèle est de 87%.

L'amabilité de notre personnel, le confort des autobus, les intervalles de service, le respect des horaires, les différents outils de communication à la clientèle et les tarifs ont été sondés. Les qualités les plus appréciées des clients-usagers ont été la fiabilité de notre service, la courtoisie de notre personnel, en particulier celle des chauffeurs, le confort et le respect des horaires. Voilà toutes des qualités qui font de l'expérience en transport en commun à bord du RTL, une expérience positive, ce qui contribue à l'augmentation de l'achalandage.

Cette hausse de l'achalandage et la gestion rigoureuse qui est pratiquée au sein du Réseau nous permettent d'ailleurs d'offrir à notre clientèle des améliorations de service. Ainsi en 2010, 13 630 heures de service ont été ajoutées dans notre réseau régulier.

À Saint-Bruno-de-Montarville, la desserte a été améliorée. Le secteur Yvonne-Duckett bénéficie de quatre départs additionnels avec la ligne 192 et les habitués de la ligne 99 se voient offrir deux choix additionnels avec les nouvelles lignes 95 et 199. Les travailleurs du parc industriel bénéficient, quant à eux, d'un trajet plus rapide avec la ligne 98.

À Boucherville, la ligne 80 qui va du terminus Longueuil au Carrefour Rive-Sud, offre trois départs additionnels le matin, en soirée et la fin de semaine. Enfin, la nouvelle ligne de taxi collectif, T19, dessert quant à elle, le boulevard Jacques-Cartier dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil et dans Boucherville.

Relations de travail

En 2010, le RTL a renouvelé deux conventions collectives, avec ses employés d'entretien et avec ses employés de bureau. Les employés d'entretien ont signé un nouveau contrat de travail d'une durée de six ans, 18 mois avant l'échéance, et les employés de bureau ont renouvelé leur contrat de travail pour une période de sept ans. Ces deux conventions collectives ont été ratifiées à la satisfaction des parties, dans le respect du cadre financier et de la capacité de payer des contribuables.

Les efforts de la Direction des ressources humaines et de toutes les autres directions pour réduire le taux d'absentéisme ont également été récompensés puisqu'au 31 décembre 2010, le RTL a atteint son objectif de diminuer le taux d'absentéisme sous la barre de 9%.

Virage vert

Dans la foulée du virage vert adopté par le RTL, plusieurs initiatives ont été mises en place dans toutes les directions. À la grandeur de l'entreprise, des efforts considérables ont été faits pour répondre à la demande de réduire l'utilisation du papier. À l'Entretien, l'utilisation de produits chimiques a pratiquement été éradiquée, suite à l'implantation de l'utilisation d'une gamme de produits d'entretien biotechnologiques.

Dans le but de réduire la consommation de carburant des autobus existants et futurs, différents moyens ont été évalués. En plus d'avoir annoncé en 2010 que tous les autobus neufs livrés au RTL dès 2012 seront des hybrides, un projet visant à installer un système de refroidissement électrique des moteurs a été retenu. Il sera réalisé en 2011 sur certains autobus et selon les données connues, ce projet permettra de réduire jusqu'à 15% la consommation de carburant de ces 74 autobus, ce qui correspond à une réduction significative de carburant.

Grands projets

En 2010, les directions concernées ont défini les besoins concernant la localisation des véhicules dans les garages et sur les sites, première phase d'un grand projet d'implantation d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. La demande d'autorisation a été faite auprès du ministère des Transports du Québec, puis l'appel d'offres a été rédigé. Son lancement est prévu en début d'année 2011.

Un nouveau système de géomatique a également été instauré en 2010. Ce système est au coeur des activités de planification et de gestion du réseau. Il gère les tracés, les arrêts et autres entités qui forment le réseau de transport collectif. Le RTL a d'ailleurs remporté le Prix Vectora 2010 de l'Association de géomatique du Québec pour le projet de réingénierie de son système géomatique.

Un rôle métropolitain

En 2010, le RTL a participé activement, conjointement avec la Ville de Longueuil, aux consultations concernant le plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, le plan de transport de la CMM et le plan stratégique de l'AMT. Notre participation à ces exercices de planification est nécessaire afin de préciser et de faire valoir auprès de la CMM et de l'AMT, la vision de développement et les grands projets de transport qui figurent au schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil et au plan stratégique du RTL, dont le prolongement de la ligne 4 du métro et l'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain.

En conclusion, en 2010 le RTL a offert à ses clients-usagers un service de grande qualité, tout en continuant d'en augmenter la quantité et cela en respectant les budgets et donc, la capacité de payer des contribuables de l'agglomération de Longueuil. Nous continuons d'agir en citoyen corporatif responsable en gardant le cap sur notre virage vert et en participant au développement économique et social de notre territoire. Enfin, nous restons toujours présents là où les grandes décisions se prennent pour le transport en commun, pour s'assurer que l'agglomération de Longueuil bénéficie de sa juste part des investissements dans d'éventuels projets de développement.

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 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.

Nos valeurs

Le RTL partage 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

MOBILISER
les ressources
humaines



MAXIMISER
les processus

MESURER

Conseil d'administration

au 31 décembre 2010



Caroline St-Hilaire,
présidente du CA



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
des comités transport
et ressources humaines.



Phillipe 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.



Éric Beaulieu,
membre du CA
et membre des comités
finances et
ressources humaines.



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



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



Jacques Lemire
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 2010

- Développement durable "*En vert et pour tous*"
- Productivité
- Renouvellement de la main-d'œuvre
- Relations avec les employés
- Financement des activités
- Prolongement de la ligne 4 du métro
- Système léger sur rail (SLR) - Autoroute 10

Objectifs 2010 issus du Plan stratégique de 2003-2013

Planification et développement

- Améliorer la desserte de Saint-Bruno-de-Montarville.
- Améliorer la desserte des pôles institutionnels, commerciaux et industriels.
- Implanter un système de traitement des données de perception.
- Optimiser le service de taxi collectif.

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.

Secrétariat et communications

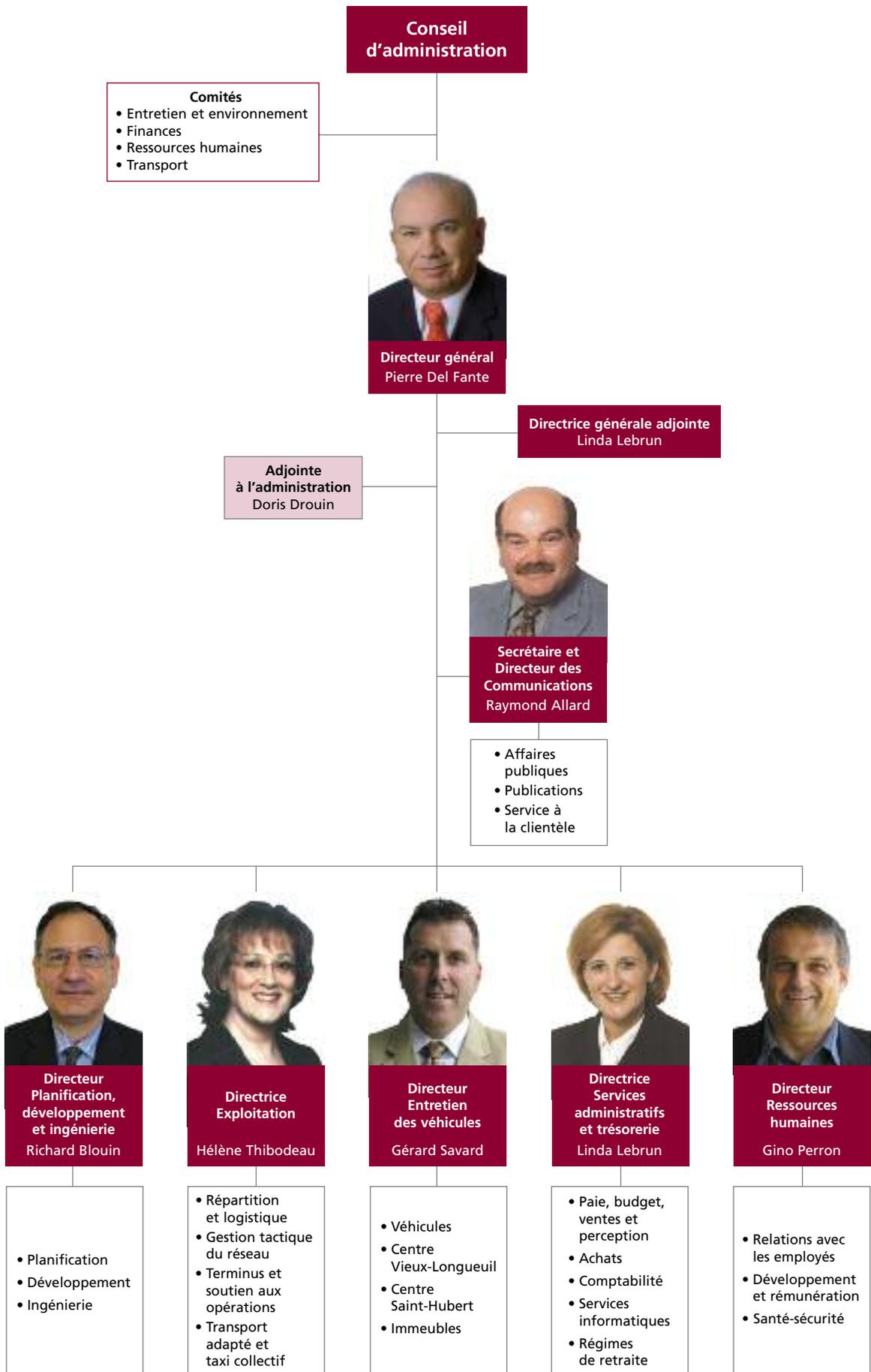
- Bonifier les communications externes et la promotion des services.

Services administratifs et trésorerie

- Amorcer la mise en œuvre du système d'aide à l'exploitation de l'information aux voyageurs (SAEIV).

Organigramme de direction

au 31 décembre 2010



Sondage

Achalandage

En 2010, le RTL a enregistré une hausse d'achalandage de 1,9% sur son réseau régulier, ce qui constitue une très bonne performance compte tenu du vieillissement de la population.

La clientèle du RTL se dit satisfaite à 94%

Les résultats du sondage, effectué en 2010 auprès de la clientèle des services réguliers du Réseau de transport de Longueuil, indiquent que la satisfaction générale des usagers se situe à 94%, ce qui représente une hausse de 3% par rapport au sondage précédent, mené en 2004.

L'amabilité du personnel, le confort des autobus, les intervalles de service, le respect des horaires, les différents outils de communication à la clientèle et les tarifs ont été sondés. La fiabilité du service, la courtoisie du personnel, plus particulièrement celle des chauffeurs, le confort et le respect des horaires sont les qualités les plus appréciées des clients-usagers.

Transport adapté

Un questionnaire différent a aussi fait l'objet d'un sondage téléphonique réalisé cette fois auprès des clients du transport adapté du RTL et le constat est similaire. Le taux de satisfaction générale de cette clientèle est de 87%.

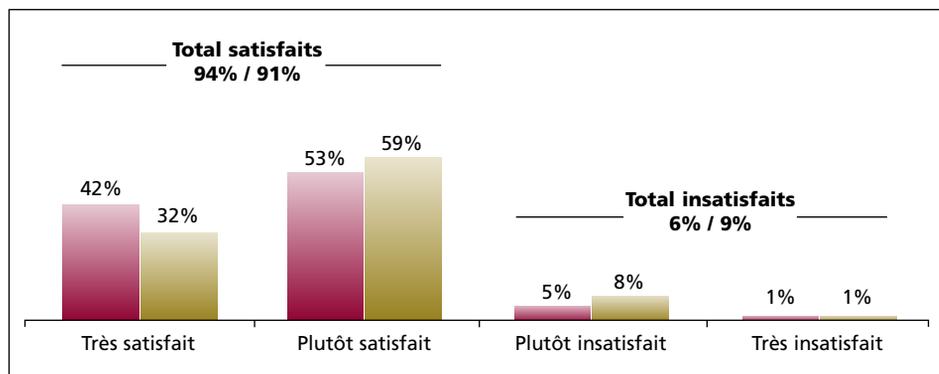
La sécurité, l'amabilité, la compétence du personnel et la disponibilité des informations nécessaires aux déplacements sont les éléments les plus appréciés, tandis que les services de la répartition ont connu la plus importante hausse de satisfaction, passant de 74% à 84% de la part de la clientèle se disant satisfaite des services reçus.

Méthodologie

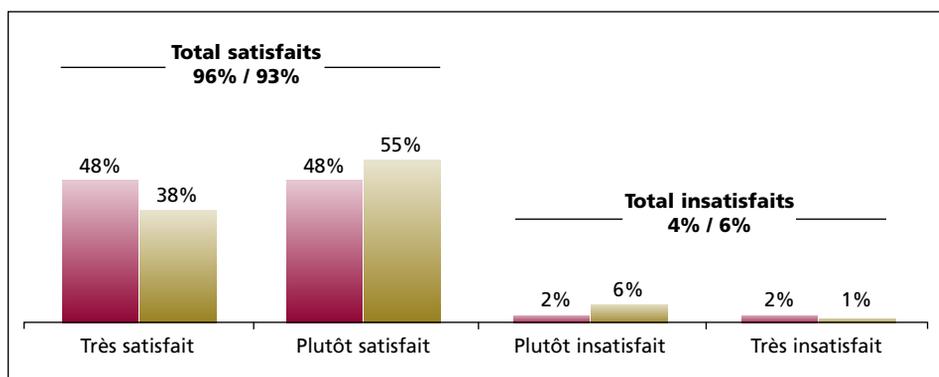
Le sondage téléphonique s'adressant aux clients-usagers des services réguliers du RTL s'est effectué du 10 au 16 mai 2010 auprès de 216 répondants. La marge d'erreur était de 6,71% 19 fois sur 20. Tandis que le sondage téléphonique pour le transport adapté s'est effectué du 14 au 19 mai 2010 auprès de 100 répondants, la marge d'erreur étant de 9,8% 19 fois sur 20. La firme Léger Marketing a effectué les deux sondages.

Au transport régulier

Satisfaction générale



Fiabilité du service



Différents aspects du service

	TOTAL SATISFAITS		TOTAL INSATISFAITS		Ne sait pas/ Refus Ne s'applique pas	
	2010	2004	2010	2004	2010	2004
L'amabilité du personnel	94%	95%	5%	5%	1%	0%
Le confort des autobus	93%	85%	6%	15%	0%	1%
Les intervalles entre les autobus aux heures de pointe	92%	86%	5%	12%	3%	2%
Le respect des horaires	91%	85%	8%	14%	0%	1%
L'information sur les horaires (dépliant et service à la clientèle)	91%	92%	7%	6%	2%	2%
L'information sur les trajets (carte réseau et service à la clientèle)	90%	92%	5%	4%	5%	4%
La proximité des trajets pendant les heures de pointe	89%	87%	6%	7%	4%	6%
Le nombre de personnes à bord des autobus	83%	75%	15%	23%	1%	1%
La proximité des trajets en dehors des heures de pointe	72%	70%	19%	20%	9%	10%
Le tarif	62%	47%	38%	53%	0%	1%
Les intervalles entre les autobus en dehors des heures de pointe	61%	53%	32%	40%	6%	8%
Moyenne de satisfaction	83%	79%	13%	18%	3%	3%

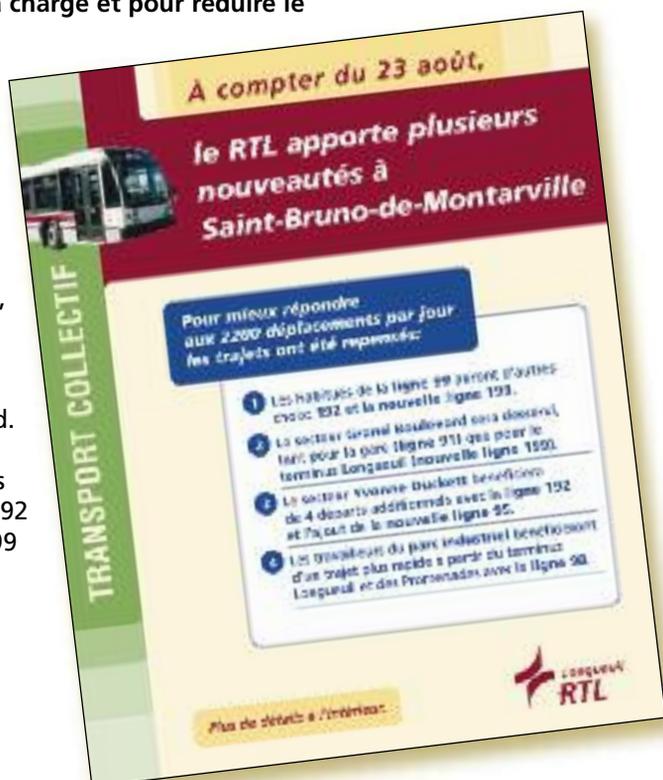
Améliorations

des services

À Saint-Bruno-de-Montarville

La desserte a été repensée et mise aux normes de service en vue de mieux répartir la charge et pour réduire le temps improductif.

Ainsi, depuis le 23 août, les travailleurs du parc industriel bénéficient d'un trajet plus rapide avec la ligne 98. La nouvelle ligne 95 assure la desserte interne dans Saint-Bruno-de-Montarville, jusqu'aux Promenades St-Bruno et la nouvelle ligne 199 assure la desserte du secteur Grand Boulevard. Le secteur Yvonne-Duckett bénéficie de quatre départs additionnels avec la ligne 192 et les habitués de la ligne 99 se voient offrir deux choix additionnels.



À Boucherville

Toujours depuis le 23 août, la ligne 80 qui dessert Boucherville, du terminus Longueuil jusqu'au Carrefour Rive-Sud, offre trois départs additionnels le matin, en soirée et la fin de semaine.

Par ailleurs, la nouvelle ligne de taxi collectif, T19, dessert quant à elle, le boulevard Jacques-Cartier dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil et dans Boucherville.



Le RTL lance le projet pilote Transport famille 3,2,1 GO!

Le projet pilote Transport famille 3,2,1 GO! vise à faciliter les déplacements des familles ayant de jeunes enfants vers les ressources du milieu.

À la suite d'un sondage, effectué du mois d'août 2009 au mois de février 2010, dans différents organismes communautaires, il est ressorti que 55% des personnes rejointes ne possèdent pas de voiture et que 34% des déplacements se font en utilisant les autobus du RTL.

Le service de la ligne 3,2,1 GO! est offert du lundi au jeudi, du 7 septembre 2010 au 31 mars 2011, à raison de deux départs par jour, le matin et en après-midi. Le trajet est déterminé en fonction des besoins exprimés dans le but de desservir les organismes et centres communautaires, épiceries, pharmacies, garderies, CLSC, hôpitaux et cliniques médicales.

Ce projet pilote est financé à 100% par Centraide.



Le numéro de cette ligne 3,2,1 GO a été choisi à la place de 1,2,3 GO pour éviter de confondre cette ligne à l'essai avec la ligne régulière d'autobus 123.



Avec le RTL AU PRIMAIRE, les déplacements par autobus peuvent être gratuits lors d'activités scolaires

En vue de sensibiliser les jeunes à l'utilisation du transport collectif et de leur apprendre à en apprécier tous les avantages, le RTL offre aux institutions scolaires du niveau primaire, situées sur son territoire, un nouveau programme "Le RTL au primaire".

Qu'y a-t-il au programme?

Il consiste à permettre aux écoliers du primaire, accompagnés de leur(s) enseignant(e)(s), de se déplacer gratuitement, en autobus, sur le territoire que dessert le RTL, dans le cadre de leurs activités scolaires. C'est une façon d'amener ces futurs clients à se familiariser avec un mode de transport collectif, en leur apprenant les comportements appropriés à y adopter.

Pour ne pas pénaliser les clients réguliers qui sont à bord au même moment, le programme limite le déplacement des écoliers à l'extérieur des heures de pointe, quand l'achalandage le permet. L'embarquement doit donc se faire du lundi au vendredi, entre 9h et 15h30 et le nombre maximum d'un groupe d'élèves a été établi à 30.

Le projet pilote a porté fruit

En 2008, le RTL a expérimenté ce programme avec les écoles Bourgeois-Champagnat et Plein Soleil, du Vieux-Longueuil, et avec l'école d'Iberville de Saint-Hubert. Le résultat a démontré que le RTL a la capacité de transporter des écoliers à l'extérieur des heures de pointe sans pénaliser la clientèle régulière.



Le RTL reçoit ses premiers autobus articulés, fabriqués au Québec.



Le NOVA Artic

En mars, le RTL a reçu 17 autobus neufs conventionnels comprenant plusieurs changements technologiques. Puis, en octobre, il recevait ses neuf premiers autobus articulés de type "pousseur", fabriqués au Québec par Nova Bus.

Ces Nova articulés à plancher surbaissé, modèle Artic, seront mis en service en janvier 2011 sur la ligne 45.

Fiche technique

Poids	17 458 kg.
Longueur	18,9 mètres (60 pieds)
Coût unitaire	700 000 \$
Capacité	58 places assises + 46 places debout = 104 places
Structure d'acier inoxydable autoportante soudée.	
Plancher surbaissé en matériau composite plus durable que le contreplaqué utilisé auparavant.	
Configuration "pousseur": moteur placé à l'arrière de la remorque qui "pousse" le véhicule.	
Moteur Cummins 4 temps turbo compressé de 330 chevaux.	
Freins à disques sur les trois essieux.	

réalisations 2010

Accessibilité universelle

Le RTL a entrepris l'élaboration d'un plan de développement de l'accessibilité universelle. Les membres d'un comité technique, formé d'intervenants du RTL, de la Ville de Longueuil et de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), se rencontrent chaque mois depuis l'automne 2010. Un plan de travail détaillé et un échéancier ont été transmis au ministère des Transports du Québec (MTQ) à la fin de l'année.

Le RTL a déjà effectué, avec des usagers à limitations fonctionnelles, un essai sur ses nouveaux modèles d'autobus 2010, ce qui a permis d'identifier les divers besoins de cette clientèle et de cibler des améliorations possibles.

Ce comité technique planifie maintenant les travaux portant sur l'identification des arrêts accessibles aux fauteuils roulants, la formation aux chauffeurs et la communication à la clientèle. Le plan de développement de l'accessibilité universelle devrait être soumis au MTQ à l'automne 2011. Le RTL prévoit aussi un projet pilote en vue d'offrir un service accessible aux fauteuils roulants dès l'été 2012.

Prêts pour la nouvelle politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds

En prévision de l'entrée en vigueur de la nouvelle politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds à compter du 1^{er} janvier 2011, un kiosque d'information a été installé dans les salles des chauffeurs où chacun a reçu une copie de la politique.

Comme chaque chauffeur aura bientôt un dossier de conducteur de véhicule lourd à la SAAQ et des seuils à ne pas atteindre relativement à la sécurité des opérations et aux accidents, la présentation de la politique et de ses composantes a été exposée aux représentants des chauffeurs et des employés de l'Entretien. Toute l'information requise a aussi été transmise aux gestionnaires de l'Exploitation et de l'Entretien.

Actions sur le réseau

Les relations d'affaires avec le service communautaire du Service de police de l'agglomération de Longueuil (SPAL) se sont poursuivies et ont généré plusieurs activités dont la campagne sur la Courtoisie au volant et la Semaine de la sécurité routière.

Au niveau de la surveillance du réseau, il y a eu des opérations conjointes pour le respect des règlements du RTL dans les abribus et sur le réseau; des constats d'infractions ont été émis par le SPAL en présence d'un représentant du RTL.

Enfin, grâce à la formation sur la prévention des agressions et aux suivis qu'ont effectués les policiers et les gestionnaires, le nombre d'agressions envers les chauffeurs a chuté de 20% en 2010.

Près des chauffeurs

Dans le but d'optimiser la mobilisation des chauffeurs, les superviseurs et les chefs de service effectuent dorénavant, aux deux mois, des visites statutaires dans les salles des chauffeurs afin de sonder le climat de travail auprès de ces employés qui ont peu de temps pour rencontrer et échanger avec leurs supérieurs immédiats.

Pour une troisième année consécutive, le programme qui souligne l'excellence des chauffeurs a récompensé les cinq meilleurs s'étant classés au sommet grâce à leur performance. L'évaluation de la performance des 650 chauffeurs porte sur: le nombre d'accidents évitables, le nombre de plaintes et de félicitations reçues, l'assiduité au travail et le respect des horaires à la clientèle.

Dotation et accueil

Dans le but d'attirer de la main-d'oeuvre nouvelle et pour augmenter la visibilité du RTL sur le marché de l'emploi, le RTL a tenu des salons de l'emploi, des journées carrières et formé un comité de reclassement.

Le Service de dotation a aussi:

- effectué une division équitable des tâches entre les techniciens et les conseillers;
- mis à jour toutes les descriptions de tâches;
- et révisé le programme d'accueil et d'intégration des nouveaux employés.

Repensée en juin 2010, la nouvelle politique de dotation a été mise en application le 14 juillet 2010.

Système informatique de gestion intégré en remplacement des systèmes de comptabilité, des achats et de gestion des inventaires de pièces

Le projet est né de la désuétude des systèmes existants et d'un besoin de faire évoluer les applications pour être plus performants au niveau des processus et pour être en mesure d'utiliser les nouvelles technologies des plus répandues chez nos partenaires et fournisseurs en ce qui a trait aux interrogations de prix, appels d'offres, soumissions et commandes.

Après l'acquisition du logiciel Virtuo, système de gestion intégré choisi par le RTL et faisant suite à un appel d'offres, la phase 1 a été complétée en juin 2010 par l'implantation de deux modules financiers, Grand Livre et Comptabilité générale.

La phase 2 est en cours et intégrera les activités reliées à l'approvisionnement et aux inventaires; son implantation est prévue pour juin 2011.

Appels d'offres et contrats publics

L'adoption récente des lois 76 et 102 touche directement les organismes municipaux comme le RTL. Le Service des achats a donc passé en revue l'ensemble des modifications relatives aux appels d'offres et aux contrats publics.

Un plan d'action a débuté en septembre et plusieurs mesures sont déjà en place. En collaboration étroite avec le secrétaire, une politique de gestion contractuelle a aussi été adoptée par le conseil d'administration en décembre, tel que la loi le prescrit.

Garanties et réclamations

Les efforts soutenus de la gestion des garanties ont permis d'établir la valeur des réclamations à 370 500 \$ pour les autobus neufs, mais surtout d'obtenir un encaissement de 313 600 \$, soit un taux qui atteint presque 85%. Ceci représente une amélioration du taux d'encaissement de plus de 11%.

Dans le cadre des réclamations relatives aux pièces de rechange, les carcasses de pneumatiques sont ajoutées à la liste des composantes. En 2010, les deux types de garanties (autobus neufs et pièces de rechange) totalisent près de 530 000 \$.

Le Service des immeubles planifie le renouvellement de ses équipements

Un programme de vérification et de remplacement des équipements fixes est maintenant bien défini.

Le plan quinquennal en immobilisations au niveau des bâtiments est connu et une planification sur une période de 20 ans a aussi été élaborée.

Le RTL implante un nouveau système géomatique

Ce système est au coeur des activités de planification et de gestion du réseau. Il gère les tracés, les arrêts et autres entités qui forment le réseau de transport collectif. Il produit aussi les itinéraires et l'information affichée aux arrêts d'autobus.

En juin, des modules spéciaux ont été mis en place à la Direction de l'exploitation pour assurer la gestion des détours, de même qu'à la Planification pour permettre l'analyse de l'accessibilité et des temps sur le réseau.

Le RTL reçoit le prix Vectora 2010 pour l'excellence de son nouveau système géomatique

Le 19 octobre, l'Association de géomatique municipale du Québec AGMQ a remis le Prix Vectora 2010 au RTL pour le projet de réingénierie de son système de géomatique.

C'est au colloque annuel de l'AGMQ, qui s'est tenu à Saint-Hyacinthe, que le président, M. Marc Bélair, a offert la récompense à M. Pierre Del Fante, directeur général du RTL.

Le RTL était en compétition avec sept autres projets provenant de différentes instances municipales ou paramunicipales: Ville de Montréal, Ville de Blainville, Ville de Shawinigan, Ville de Rimouski, Communauté métropolitaine de Québec, MRC de Memphrémagog et Paroisse de L'Épiphanie.



M. Pierre Del Fante, directeur général du RTL, reçoit le prix que lui remet M. Marc Bélair, président de l'AGMQ. L'œuvre en forme de trophée, a été réalisée par l'artiste du verre, Jonatan Mussup.

Développement

durable

Le RTL n'achètera que des autobus "HYBRIDES"!

Dans le cadre du prochain achat regroupé d'autobus auquel participent les neuf membres de l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ), le conseil d'administration du RTL a décidé de n'acquérir dorénavant que des autobus à propulsion hybride et ce, en raison de leur impact majeur sur la réduction des gaz à effet de serre (GES) et des gains économiques potentiels.

Le mandat d'acquisition prévoit que le RTL recevra 98 autobus à plancher surbaissé hybrides et qu'une option d'achat pourrait lui en procurer 46 de plus.

Selon de récents appels d'offres, le coût du système hybride peut atteindre 200 000 \$; conséquemment, le coût total d'achat des 144 premiers autobus hybrides du RTL est estimé à 133 188 000 \$, soit environ 650 000 \$ chacun, comparativement à 450 000 \$ que coûte un modèle actuel.

Un aperçu des résultats attendus

La rentabilité des systèmes de propulsion hybrides diesel-électrique a été évaluée. Selon des essais faits à la STM (Montréal) et à la STO (Outaouais), de tels systèmes, dans les conditions d'opération du RTL, pourraient réduire la consommation de carburant de 25% par rapport à des autobus conventionnels de même génération. Selon des hypothèses conservatrices sur le coût du carburant, les systèmes de propulsion hybrides sont rentables à l'intérieur de la vie utile des autobus, qui est de 16 ans. Les données obtenues des autobus hybrides déjà en service en Amérique du nord démontrent que ces systèmes sont fiables.

Pourquoi choisir la propulsion hybride?

L'autobus à propulsion hybride comporte un moteur à combustion interne généralement diesel. La puissance du moteur est transmise aux roues tractions en alimentant une génératrice qui à son tour alimente un moteur électrique (système série), ou de façon mixte, par une transmission comportant des moteurs électriques (système parallèle).

Lors du freinage, le système récupère l'énergie du véhicule dans un accumulateur électrique pour la réutiliser lors des accélérations. L'économie de carburant en parcours urbain provient surtout de la récupération d'énergie au freinage. Selon l'étude qu'a effectué le RTL, et en tenant compte de la configuration de son réseau, l'économie de carburant sera de l'ordre de 25%. L'autobus fonctionne en douceur et plus silencieusement. La propulsion hybride permet l'utilisation d'un moteur diesel plus petit et moins puissant. Des économies additionnelles proviennent de l'entraînement électrique des accessoires et de la gestion de l'accélération.

Aperçu des gestes que pose le RTL



À l'Exploitation

Moins de papier, voitures hybrides pour les superviseurs et respect de l'arrêt moteur!

- Chauffeurs et superviseurs doivent **respecter les règles d'arrêt moteur**, issues de la politique du RTL et des règlements municipaux.
- **Formulaires et rapports** de supervision Réseau, autrefois colligés sur papier, sont déjà ou en voie d'être produits à l'écran. Les superviseurs utilisent des portables à bord de leurs **mobiles de type hybride**.
- Les **bulletins, communiqués** et autres **documents administratifs** sont transmis par courriel aux utilisateurs d'un PC.
- Les **cahiers de formation** des chauffeurs et plusieurs autres documents sont imprimés recto verso.
- Certains documents de consultation circulent maintenant de main à main à partir d'une **liste de distribution**, plutôt qu'imprimés pour chacun.
- Les **formulaires VAD et RVD** sont **intégrés** en un seul document.
- Les chauffeurs peuvent effectuer leur choix de travail directement **sur un PC**, dans leurs salles.
- À la Répartition, un grand nombre de documents d'information, formulaires et rapports sont **accessibles sur une page web**.

À l'Informatique

De plus en plus d'imprimantes à multifonctions permettent d'imprimer recto verso, d'éliminer des télécopieurs et de digitaliser des documents pour les envoyer par courriel.

- Lors de l'implantation de nouveaux systèmes, le RTL privilégie des **outils d'interrogation** plutôt que la création de rapports automatiques, ce qui permet de n'imprimer sur demande, que ce qui est nécessaire.
- On utilise des **cartouches de poudre laser réusinées**, plutôt que des cartouches originales; les anciennes cartouches sont retournées au fournisseur qui en dispose de façon à en **recycler les composants plastiques**.
- Toute la **documentation** et les manuels des logiciels, incluant la bureautique, sont maintenant **en ligne**, ou à même les logiciels.
- La révision de l'ensemble des rapports que gère le Service des systèmes d'information permet d'**éliminer l'impression des copies automatiques**. Une stratégie de **sauvegarde des rapports**, sous forme de fichiers rendus accessibles aux différents intervenants, s'applique maintenant aux rapports toujours actifs. La **désactivation des rapports sans propriétaire** s'est effectuée après avoir consulté les utilisateurs.
- Deux **modules financiers** ont été implantés en juin 2010: Grand Livre et Comptabilité générale. Virtuo est une application de gestion intégrée qui regroupe sur la même plateforme toutes les fonctionnalités de gestion des approvisionnements, gestion de l'inventaire et modules financiers. La mise en production des modules Achats, Réapprovisionnement et Inventaire, prévue en juin 2011, permettra à tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement de bénéficier d'une plateforme commune, ce qui devrait améliorer l'efficacité du traitement des données.



À l'Entretien des immeubles

Récupération

de fluorescents, ballasts, batteries, métaux et déchets dangereux.

Recyclage

de papier et des huiles usées.

- Deux compacteurs de papier et de carton ont été achetés.
- Papier à mains, papier hygiénique, serviettes de table sont faits de matière recyclée à 100%!

CONSOMMATION (en feuilles)	2010	2009
Essuie-tout en rouleau	173 400	170 850
Serviette de table	672 000	696 000
Papier hygiénique	5 301 360	5 461 200
Papier à mains	1 660 050	1 785 600
TOTAL	7 808 820	8 115 659

CARACTÉRISTIQUES DES PRODUITS VERTS EN 2010

Les produits en papier doivent avoir:

- la certification *Procédé sans chlore*.
- la certification *Green Seal*.
- la certification *Écologo*.
- l'approbation *Green Restaurant*.
- l'approbation *Green-e*.

Le contenu post-consommation doit être au minimum de 100%.

Tous les sacs de poubelle sont maintenant biodégradables à 100%.

Tous les produits de nettoyage ont été remplacés par des produits biotechnologiques répondant aux exigences de toutes les certifications mondiales.

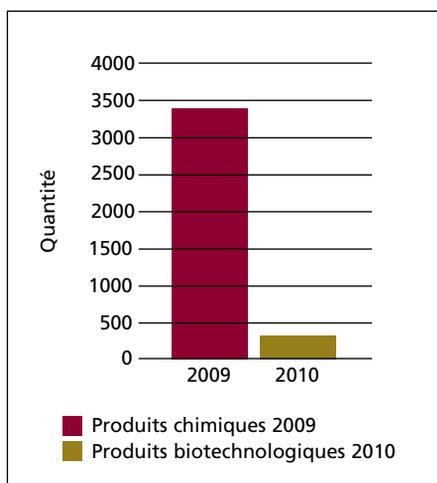
À la Conciergerie

Baisse drastique du nombre de produits utilisés

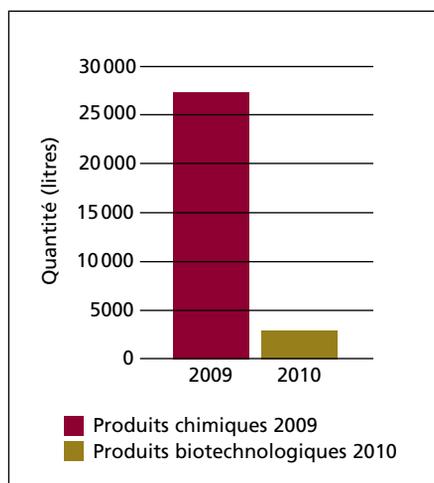
ÉVALUATION DE LA RÉDUCTION DES REJETS CHIMIQUES AU RTL

	Consommation annuelle des contenants	Consommation annuelle des produits chimiques purs (litres)
Produits chimiques 2009	3385	27 088
Produits biotechnologiques 2010	301	2870
RÉDUCTION	3084	24 218

Rejets annuels en contenants de plastique (2009 versus 2010)



Rejets annuels en produits chimiques (2009 versus 2010)



Au Service à la clientèle

- On récupère les **horaires** périmés.
- Les procédures opérationnelles se consultent à l'ordinateur.
- Les **documents** périmés sont déchiquetés et envoyés au recyclage.
- Les **objets trouvés** dans les autobus sont remis à des organismes de charité qui redistribuent les **lunettes trouvées** dans les pays en développement.

À la Paie

- Les rapports les plus volumineux sont conservés en **fichier informatique**.
- Les **factures** émises aux points de vente sont produites en fichier PDF (*Portable Document Format*), puis transmises **par courriel**.
- Les documents relatifs à la préparation et au suivi budgétaire sont tous disponibles sur le réseau informatique.

Aux Ressources humaines

Le RTL et ses employés de bureau signent une nouvelle convention collective pour sept ans

La convention collective des employés de bureau a été renouvelée pour une période de sept ans, soit jusqu'au 31 décembre 2015 et ce, près de deux ans après son expiration, à l'intérieur des paramètres financiers fixés par l'organisation. La bonification du régime de retraite a constitué le principal enjeu pour la partie syndicale.

Signée le 20 décembre, la nouvelle entente comprend aussi des augmentations salariales de 14,5% réparties sur les sept années de la durée de la convention collective.

Le taux d'absentéisme a chuté

Au 31 décembre 2010, le RTL a atteint son objectif de diminuer le taux d'absentéisme sous la barre de 9% (8,95%). Le personnel cadre et les employés de l'Exploitation ont contribué de manière significative à cette baisse.

Les absences pour maladie de quatre jours et plus, les absences CSST et les jours de maladie famille sont les trois catégories d'absences qui ont le plus d'impact sur nos statistiques. Les absences de très courte durée soit, moins de quatre jours, sont suivies mensuellement dans chaque direction avec le soutien des Ressources humaines et du Bureau de santé.

Le renouvellement du contrat de travail avec les employés d'entretien se signe 18 mois avant échéance, de gré à gré, et pour les six prochaines années

Le principal défi consistait à ouvrir, avant échéance, le contrat de travail existant, et à en négocier un nouveau. Comme le contrat existant comprenait une «entente de partenariat», signée en mars 2004 et valide jusqu'au 31 décembre 2010, il importait aussi d'en négocier une autre et d'en améliorer la teneur. La convention collective des employés d'entretien était en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006.



Étaient présents à la signature: Mme Claudette Houle, chef des relations de travail et santé-sécurité pour l'Entretien; MM. Pierre Del Fante, directeur général du RTL; Gino Perron, directeur des Ressources humaines; Mme Caroline St-Hilaire, présidente du RTL; MM. Daniel Leduc, trésorier du syndicat et préposé aux équipements; Éric Fournier, chef Entretien des véhicules au centre Saint-Hubert; Hubert Robichaud, président du syndicat; Denis Leduc, vice-président du syndicat-Longueuil et carrossier; Yanick Hamel, secrétaire du syndicat et carrossier; Michel Couture, vice-président du syndicat-Saint-Hubert et préposé aux équipements; Gérard Savard, directeur de l'Entretien et Mme Linda Lebrun, directrice générale adjointe et directrice des Services administratifs et trésorerie.

Les négociations se poursuivront en 2011 avec les représentants des chauffeurs

Une douzaine de rencontres visant le renouvellement de la convention collective des chauffeurs, expirée depuis le 31 décembre 2009, ont eu lieu en 2010. Seuls des enjeux normatifs ont été abordés.

Activités

promotionnelles

Adieu Bazou!

Pour la seconde année consécutive, le RTL a participé au Programme de recyclage de véhicules *Faites de l'air!* en offrant 15 mois de transport gratuit à toute personne qui choisit de recycler sa vieille voiture.

Rappelons qu'avec ses partenaires, dont le RTL, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) vise à retirer du réseau routier les vieux véhicules polluants et à contribuer ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air.



Le 22 avril, JOUR DE LA TERRE On offre un laissez-passer de transport gratuit à un ami!

Le RTL a invité ses clients-usagers à se procurer un laissez-passer gratuit pour l'offrir à un ami, l'incitant à l'utiliser toute la journée du jeudi 22 avril dans tous les autobus, stations de métro et trains de banlieue de la grande région de Montréal.



Au lancement: MM. Pierre Lussier directeur, Jour de la Terre-Québec; Jonathan Champagne propriétaire et représentant des marchands IGA du Québec; Michel Veilleux, vice-président à la planification et à l'innovation de l'AMT; Michel Labrecque, président de la STM; Jacques Languirand, porte-parole du Jour de la Terre; Mme France Vézina, directrice générale de l'ATUQ; MM. Jean-Jacques Beldié, président de la STL et Daniel Lucier, vice-président du RTL.

Le CA participe à la Semaine québécoise des personnes handicapées

Des membres du conseil d'administration du RTL et des représentants de son Service de transport adapté ont participé, le 3 juin, à une activité de sensibilisation.

Organisée par l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), dans le cadre de la Semaine québécoise des personnes handicapées qui se déroulait du 1^{er} au 7 juin, l'activité consistait à se déplacer en fauteuil roulant pour monter à bord d'un minibus de transport adapté et d'y effectuer un trajet d'une trentaine de minutes. Ainsi sensibilisés à la réalité des personnes ayant des limitations fonctionnelles, tous les participants ont qualifié l'activité de "très enrichissante".



De gauche à droite: M. Albert Beaudry, conseiller municipal à Longueuil et membre du conseil d'administration du RTL; Mmes Alexandra Capone, conseillère municipale à Boucherville, également membre du CA du RTL; Caroline St-Hilaire, mairesse de Longueuil et présidente du CA du RTL; M. Pierre Jetté, représentant des usagers de transport en commun au CA du RTL et Mme Pierrette Laperle, représentante des usagers du transport adapté au CA du RTL.

Offensive de sensibilisation PRIORITÉ À L'AUTOBUS !

Les sociétés de transport collectif de la grande région de Montréal ont uni leurs efforts pour rappeler aux automobilistes l'importance de respecter l'obligation que leur impose le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2), de laisser la priorité à l'autobus qui veut réintégrer la voie où il circulait, après avoir fait monter ou descendre des passagers.

Cette campagne sur la courtoisie au volant s'est déroulée du 22 novembre au 17 décembre, sous le thème «Céder le passage à l'autobus, la voie à suivre».



La Société de transport de Laval, la Société de transport de Montréal et le Réseau de transport de Longueuil, avec la collaboration du Service de police de l'agglomération de Longueuil ont fait la promotion de cette campagne en apposant des affiches à l'arrière des autobus et sur les abribus ainsi que sur leur site web.

Portrait de la population et du territoire

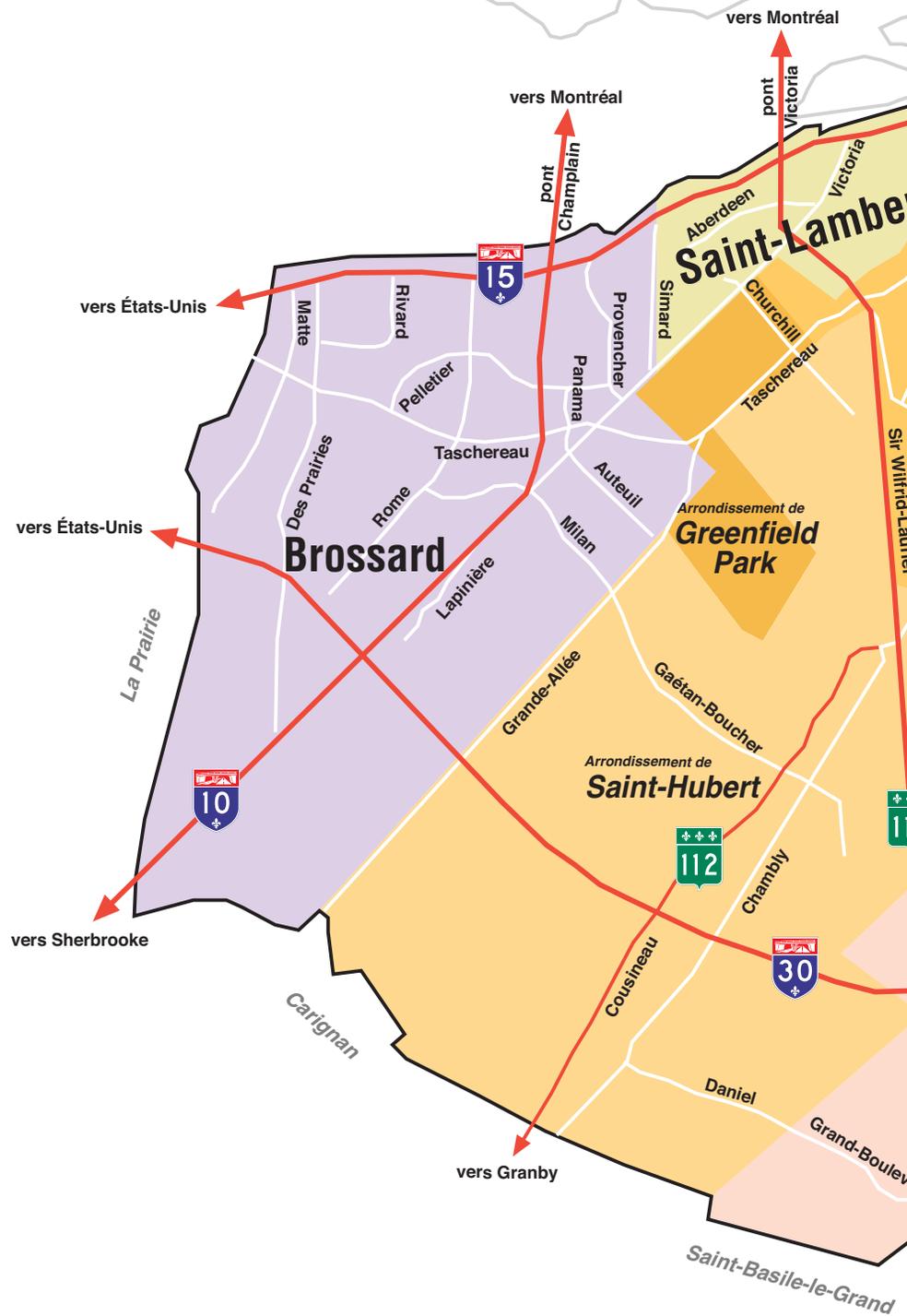
Municipalité	Arrondissement	Superficie ¹ (km)	Population ² décembre 2010	Personne par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	Part m TC en p AF
Boucherville		70,5	41 179	2,61	40,5	1,69	18,
Brossard		45,9	78 666	2,67	39,4	1,48	29,
Longueuil	Greenfield Park	4,8	17 528	2,39	39,8	1,28	28,
	Saint-Hubert	66,0	79 324	2,60	37,7	1,52	20,
	Vieux-Longueuil	44,8	138 458	2,18	39,6	1,19	24,
	<i>Total</i>	<i>115,6</i>	<i>235 310</i>	<i>2,32</i>	<i>39,0</i>	<i>1,29</i>	<i>23,</i>
Saint-Bruno-de-Montarville		43,6	25 804	2,64	39,6	1,54	19,
Saint-Lambert		8,2	21 994	2,11	45,5	1,25	28,
Territoire RTL		283,7	402 953	2,41	39,6	1,37	24,

Source:

(1): Ville de Longueuil

(2): Gazette Officielle 2010

(3): Enquête OD 2008



Portrait de la clientèle

au 31 décembre 2010

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⁾	32 738 155	139 374

(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	
vers/de Couronne sud	36,2 %
autres	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	7 105 805 \$
coût / déplacement	20,68 \$
déplacements / minibus	125 982
déplacements / taxi	217 559
passagers / véhicule / heure	2,41
passagers / courses / taxi	3,03
coût / voyageur / taxi	13,87 \$
fauteuils roulants	67 460
ambulants	258 627
accompagnateurs	17 454
courses / taxi	71 826
km parcourus / passager / minibus	8,03 km

Portrait des ressources

au 31 décembre 2010

Les effectifs

chauffeurs	647
employés d'entretien	216
employés de bureau	75
personnel d'encadrement	94
total	1032

Portrait du réseau

au 31 décembre 2010

Le réseau

longueur	nombre de lignes		
	autobus	taxis	total
691 km	77	12	89

Les infrastructures

Centre Saint-Hubert	20 articulés
	140 conventionnels
Centre Vieux-Longueuil	244 conventionnels
total	404 autobus
âge moyen	8,23 ans
arrêts sur route abribus	2635 661

L'exploitation

Véhicule-heures annuels "assignés"

	autobus	taxis	Total
RTL	888 223	31 614	919 837
Contrat AMT (ligne 90)	26 796	-	26 796
total	915 019	31 614	946 633

Véhicule-km annuels

	autobus	taxis	Total
RTL	20 167 100	746 160	20 913 260
Contrat AMT (ligne 90)	743 344	-	743 344
total	20 910 445	746 160	21 656 605

Véhicules en opération en pointe AM (assignation novembre 2010)

	autobus	taxis	Total
RTL	330	20	350
Contrat AMT (ligne 90)	14	-	14
total	344	20	364

Vitesse d'exploitation (km/h)

	autobus	taxis	Total
RTL	22,7	23,6	22,7
Contrat AMT (ligne 90)	27,7	-	27,7
total	22,9	23,6	22,9

Grands

projets

○ **Implanter SAEIV, un système d'aide à l'exploitation et informations aux voyageurs**

Ce grand projet a pour objectif de suivre les autobus en temps réel. Il a été découpé en trois étapes afin d'en faciliter la réalisation.

Où est
**MON
BUS?**

Dans les **GARAGES?**



La première étape consiste à localiser les véhicules dans les garages et sur les sites.

Où est
**MON
BUS?**

Sur la **ROUTE?**



La deuxième prévoit suivre les autobus sur la route et traiter les signalements.

Où est
**MON
BUS?**

Aux **ARRÊTS?**



La troisième vise à informer les voyageurs aux arrêts, en temps réel.

En 2010, les directions concernées ont défini les besoins concernant la localisation des véhicules dans les garages et sur les sites. La demande d'autorisation a été faite auprès du ministère des Transports du Québec, puis l'appel d'offres a été rédigé. Son lancement est prévu en début d'année 2011.

○ **Réduire la consommation de carburant des autobus**

Différentes pistes ont été évaluées en vue de réduire la consommation de carburant des autobus existants et futurs et un projet visant à installer un système de refroidissement électrique des moteurs a été retenu.

Il sera réalisé en 2011 sur les autobus des séries 2008 et 2009. Selon les essais qu'a effectués la STM, ce projet permettra de réduire jusqu'à 15% la consommation de carburant de ces 74 autobus, ce qui correspond à une économie significative de carburant.

Agrandir ou construire un nouveau garage à Saint-Hubert

En réalisant son *Plan d'amélioration des services*, le RTL anticipe d'importantes croisances d'achalandage à court terme; conséquemment, la capacité de ses garages sera vraisemblablement atteinte en 2016. Le centre d'exploitation Vieux-Longueuil a été agrandi deux fois depuis sa construction en 1989 (en 2001 et en 2009). Le RTL adresse donc maintenant les enjeux reliés à son centre d'exploitation Saint-Hubert.

Contrairement à celui du Vieux-Longueuil, qui regroupe toutes les activités dans un seul grand garage, le centre d'exploitation Saint-Hubert en comprend deux: le garage 1 (Grande-Allée), construit en 1962 et le garage 2 (Satellite), construit en 1978.

Leur configuration actuelle en longueur oblige les autobus à circuler à l'extérieur. De plus, la présence de ces garages, localisés en zones résidentielles, n'est guère appréciée de la population des secteurs environnants.

En 2010, l'analyse des besoins a donc débuté par un recensement des espaces requis pour le stationnement des autobus, pour les baies de travail nécessaires à leur entretien, pour les magasins de pièces et pour d'autres locaux.

Agrandir

Un plan concept a été préparé pour évaluer la faisabilité du scénario d'agrandissement du garage sur le site actuel du centre d'exploitation Saint-Hubert. Ce scénario prévoit un réaménagement complet des deux garages avec 250 places de stationnement et une circulation intérieure.

Construire

Simultanément, des démarches ont aussi été entreprises en vue de trouver un site approprié à la construction d'un nouveau garage.

Un comité directeur, un comité de projet et des comités techniques poursuivent leurs analyses préliminaires qui nécessitent de nombreuses recherches et des démarches externes. Le RTL prévoit réaliser les plans et devis en 2012 et réaliser la construction ou l'agrandissement en 2013 et 2014.

Participer aux dossiers métropolitains

En 2010, le RTL a participé activement aux consultations et fourni un grand nombre d'informations concernant le plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, le plan de transport de la CMM et le plan stratégique de l'AMT. Les documents remis lors de ces consultations ont été étudiés et commentés conjointement avec la Ville de Longueuil.

La participation du RTL et celle de la Ville de Longueuil à ces exercices de planification sont nécessaires afin de préciser et de faire valoir auprès de la CMM et de l'AMT, la vision de développement et les grands projets de transport qui figurent au schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil et au plan stratégique du RTL, dont le prolongement de la ligne 4 du métro et l'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain.

En 2010

Le RTL a enregistré un excédent de ses revenus de 263 669\$ sur ses dépenses, ce qui démontre la saine gestion de l'entreprise.

Les revenus

Au total, le RTL a enregistré des revenus de 148,2 M\$.

La contribution de l'agglomération de Longueuil est de 65,3 M\$.

Les revenus des clients-usagers sont de 49,3 M\$.

Les revenus divers totalisent 4,4 M\$.

Les revenus de subventions se chiffrent à 29,2 M\$.

- Précisons ici que la contribution du gouvernement du Québec est de 26,1 M\$ et que la très grande partie, soit 11,9 M\$, est dédiée au financement des immobilisations (achat d'autobus surtout).
- Par ailleurs, la contribution de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), en versement d'aides métropolitaines, correspond à 3,1 M\$ du total des revenus de subventions.

Les dépenses

La rémunération et les charges sociales constituent les principales dépenses du RTL, soit 82,4 M\$. Cette somme comprend les salaires, les traitements divers, les avantages sociaux reliés aux régimes de retraite et aux assurances collectives et tous les autres bénéfices marginaux.

Les biens non durables totalisent 18,2 M\$:	Les dépenses de transport et communications totalisent 15,9 M\$:	Les autres biens et services se chiffrent à 9,0 M\$:
- le coût du carburant, de 8,8 M\$, en baisse de 0,8 M\$ par rapport à 2009;	- 6,7 M\$ pour les services de transport adapté;	- 1,5 M\$ en entretien et réparation des immeubles;
- les pièces et fournitures de 7,4 M\$;	- 1,3 M\$ en service de taxi collectif;	- 1,7 M\$ en services techniques;
- les services publics (gaz naturel et électricité) de 2,0 M\$.	- 3,9 M\$ en contribution à la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire/ Montréal;	- 2,0 M\$ en contribution reliée à l'utilisation des équipements métropolitains (stationnements incitatifs, terminus);
	- 3,1 M\$ en contribution au métro de Montréal;	- 2,5 M\$ en frais généraux;
	- 0,9 M\$ en dépenses diverses.	- 1,3 M\$ en frais de location, honoraires professionnels et autres.

De plus, la contribution du RTL au fonds d'immobilisations de l'AMT est de 3,4 M\$, tandis que le remboursement de la dette à long terme du RTL et les frais de financement totalisent 7,8 M\$.

Enfin, les acquisitions d'immobilisations coûtent 17,1 M\$, dont 11,9 M\$ sont financés par les divers programmes gouvernementaux. Ces sommes ont permis au RTL d'acquérir 17 autobus conventionnels à plancher surbaissé plus neuf autobus articulés à plancher surbaissé et d'investir dans le maintien du patrimoine et des infrastructures informatiques.

Tarifs 2010

	ORDINAIRE	ÉTUDIANT 18 à 25 ans	RÉDUIT 6 à 11 ans 12 à 15 ans 16-17 ans/étudiant 65 ans et plus
Sur OPUS rechargeable  6\$ utilisateurs du tarif ordinaire 15\$ droit au tarif réduit	tram ZONE 5* AMT, RTL, STM, STL, CIT. <small>* Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la ZONE 5.</small> 140,00 \$	112,00 \$	84,00 \$
	tram ZONE 3 AMT, RTL, STM, STL. 111,00 \$	89,00 \$	66,50 \$
	NOUVEAU - Disponible dès le 20 août 4 mois consécutifs au RTL	188,00 \$	188,00 \$
	1 mois au RTL	81,00 \$	48,50 \$
	6 passages au RTL <small>Aussi en multiple de 6 jusqu'à 36 passages.</small>	16,50 \$ <small>pour 6</small>	10,00 \$ <small>pour 6</small>
Sur Solo jetable  <small>Billets à tarif ordinaire</small> <small>RTL</small>	6 passages au RTL <small>Aussi en multiple de 6 jusqu'à 24 passages.</small>	16,50 \$ <small>pour 6</small>	Les enfants de moins de 6 ans, accompagnés d'une personne en assurant la surveillance, sont admis gratuitement.
En monnaie exacte	COMPTANT sans correspondance	3,00 \$	

La carte OPUS coûte 6\$ depuis le 1^{er} août 2010

Dans toute la région métropolitaine, le coût d'achat d'une carte OPUS est passé de 3,50\$ à 6\$ pour un utilisateur de titres de transport à tarif ordinaire. Il faut savoir qu'à 3,50\$, les clients bénéficiaient du rabais d'implantation qui se prolongeait depuis le 20 avril 2008 et qu'à l'époque, le coût prévu était de 7\$. La carte OPUS reste toutefois gratuite pour les enfants, de 6 à 11 ans qui résident sur le territoire de l'agglomération de Longueuil.

Par ailleurs, toute personne âgée de 12 à 15 ans, tout étudiant de 16 à 18 ans et toute personne âgée de 65 ans et plus, admissibles aux tarifs réduits, paient maintenant 15\$ leur carte OPUS comprenant la prise de leur photo. Comme avant, la durée de validité d'une carte OPUS varie selon l'âge de son détenteur, mais dorénavant la date d'expiration de la carte apparaît au verso, ce qui évite la confusion.

Le titre 4 mois consécutifs au RTL fait son apparition

Les étudiants et les personnes âgées de 65 ans et plus peuvent se prévaloir d'un nouveau titre de transport depuis septembre.

Au coût de 188\$, le titre de 4 mois (47\$ par mois), représente un rabais de 3,2%, ce qui équivaut aussi au tarif de 2009.

Le titre de 4 mois, est valide pour l'équivalent d'une session d'études.



États financiers résumés

Rapport de l'auditeur indépendant sur les états financiers résumés

Aux membres du conseil de
Réseau de transport de Longueuil

Les états financiers résumés ci-joints, qui comprennent l'état résumé de la situation financière au 31 décembre 2010, les états résumés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date ainsi que les notes complémentaires, sont tirés des états financiers audités de Réseau de transport de Longueuil pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. Nous avons exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers dans notre rapport daté du 6 avril 2011.

Les états financiers résumés ne contiennent pas toutes les informations requises par les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. La lecture des états financiers résumés ne saurait par conséquent se substituer à la lecture des états financiers audités de Réseau de transport de Longueuil.

Responsabilité de la direction pour les états financiers résumés

La direction est responsable de la préparation d'un résumé des états financiers audités, sur la base des critères décrits à la note 2.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers résumés, sur la base des procédures que nous avons mises en oeuvre conformément à la Norme canadienne d'audit (NCA) 810, « Missions visant la délivrance d'un rapport sur des états financiers résumés ».

Opinion

À notre avis, les états financiers résumés tirés des états financiers audités de Réseau de transport de Longueuil pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 constituent un résumé fidèle de ces états financiers, sur la base des critères décrits à la note 2.

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

Brossard
Le 6 avril 2011

¹ Comptable agréé auditeur permis no 21089

États financiers résumés

Rapport de la Vérificatrice générale sur les états financiers résumés

Aux membres du conseil de
Réseau de transport de Longueuil

Les états financiers résumés ci-joints, qui comprennent l'état résumé de la situation financière au 31 décembre 2010, les états résumés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date ainsi que les notes complémentaires, sont tirés des états financiers audités de Réseau de transport de Longueuil pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. J'ai exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers dans mon rapport daté du 6 avril 2011.

Les états financiers résumés ne contiennent pas toutes les informations requises par les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. La lecture des états financiers résumés ne saurait par conséquent se substituer à la lecture des états financiers audités de Réseau de transport de Longueuil.

Responsabilité de la direction pour les états financiers résumés

La direction est responsable de la préparation d'un résumé des états financiers audités, sur la base des critères décrits dans la note 2.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers résumés, sur la base des procédures que j'ai mises en oeuvre conformément à la Norme canadienne d'audit (NCA) 810, « Mission visant la délivrance d'un rapport sur des états financiers résumés ».

Opinion

À mon avis, les états financiers résumés tirés des états financiers audités de Réseau de transport de Longueuil pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 constituent un résumé fidèle de ces états financiers, sur la base des critères décrits dans la note 2.

Longueuil,
le 6 avril 2011

Francine Brunette, CA auditeur

Francine Brunette, CA auditeur

État résumé des résultats

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	\$	\$
Revenus		
Quotes-parts	65 268 000	62 716 000
Transferts	29 225 666	27 469 483
Service rendu	50 260 246	49 813 703
Intérêts	51 104	36 080
Autres revenus	3 443 583	3 426 717
	<u>148 248 599</u>	<u>143 461 983</u>
Charges		
Administration générale	24 604 663	19 369 859
Transport	118 173 886	112 886 817
Frais de financement	5 054 194	4 431 213
	<u>147 832 743</u>	<u>136 687 889</u>
Excédent de l'exercice	<u>415 856</u>	<u>6 774 094</u>
Excédent accumulé au début de l'exercice	<u>150 484 782</u>	145 786 390
Redressements aux exercices antérieurs		<u>(2 075 702)</u>
Excédent accumulé redressé au début de l'exercice	<u>150 484 782</u>	<u>143 710 688</u>
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	<u>150 900 638</u>	<u>150 484 782</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers résumés.

États financiers résumés

État résumé de la variation de la dette nette

de l'exercice terminé le 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
Excédent de l'exercice	<u>415 856</u>	<u>6 774 094</u>
Variations des immobilisations		
Acquisition	(17 078 739)	(24 876 130)
Produit de cession	29 364	158 981
Amortissement	13 820 962	12 709 275
Perte sur cession	352 227	677 968
	<u>(2 876 186)</u>	<u>(11 329 906)</u>
Variation des stocks de fournitures	103 064	(347 730)
Variation des autres actifs non financiers	(1 556 789)	2 309 104
	<u>(1 453 725)</u>	<u>1 961 374</u>
Variation de la dette nette	(3 914 055)	(2 594 438)
Dette nette au début de l'exercice	(30 514 486)	(27 920 048)
Dette nette à la fin de l'exercice	<u>(34 428 541)</u>	<u>(30 514 486)</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers résumés.

État résumé de la situation financière
au 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	3 067 745	4 120 268
Débiteurs (note 4)	56 356 669	56 175 819
	<u>59 424 414</u>	<u>60 296 087</u>
PASSIF		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	19 136 314	17 770 267
Revenus reportés (note 7)	1 529 689	402 426
Dette à long terme (note 8)	63 074 452	68 423 980
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 9)	10 112 500	4 213 900
	<u>93 852 955</u>	<u>90 810 573</u>
DETTE NETTE	<u>(34 428 541)</u>	<u>(30 514 486)</u>
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 10)	177 697 330	174 821 144
Stocks de fournitures	3 507 074	3 610 138
Autres actifs non financiers (note 11)	4 124 775	2 567 986
	<u>185 329 179</u>	<u>180 999 268</u>
EXCÉDENT ACCUMULÉ (note 12)	<u>150 900 638</u>	<u>150 484 782</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers résumés.

Pour le conseil,



Administrateur



Administrateur

États financiers résumés

État résumé des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	415 856	6 774 094
Élément sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	13 820 962	12 709 275
Perte sur cession	352 227	677 968
	<u>14 589 045</u>	<u>20 161 337</u>
Variations nettes des éléments hors caisse		
Débiteurs	(180 850)	2 591 751
Créditeurs et charges à payer	1 366 047	(6 511 282)
Revenus reportés	1 127 263	298 152
Passif au titre des avantages sociaux futurs	5 898 600	1 562 900
Stocks de fournitures	103 064	(347 730)
Autres actifs non financiers	(1 556 789)	2 309 104
	<u>21 346 380</u>	<u>20 064 232</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition	(17 078 739)	(24 876 130)
Produit de cession	29 364	158 981
	<u>(17 049 375)</u>	<u>(24 717 149)</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission de dettes à long terme	6 167 300	15 528 700
Remboursement de la dette à long terme	(11 679 000)	(8 677 000)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	162 172	(23 114)
	<u>(5 349 528)</u>	<u>6 828 586</u>
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(1 052 523)	2 175 669
Encaisse au début de l'exercice	<u>4 120 268</u>	<u>1 944 599</u>
Encaisse à la fin de l'exercice	<u>3 067 745</u>	<u>4 120 268</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers résumés.

Notes complémentaires

au 31 décembre 2010

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 - ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Les états financiers résumés comprennent des informations financières historiques qui sont tirées des états financiers complets et sont moins détaillées que ces derniers.

Ils comprennent des données regroupées, les principaux totaux partiels et totaux des états financiers complets correspondants et des informations tirées des notes complémentaires des états financiers complets. Ils ne comprennent pas les renseignements complémentaires des charges par objets et certains autres renseignements complémentaires inclus dans les états financiers complets.

3 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Base de présentation

Les états financiers du Réseau sont établis selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public (ci-après les « normes comptables »).

Estimations comptables

Pour dresser les états financiers conformément aux normes comptables, 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.

Constatation 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.

États financiers résumés

Notes complémentaires

au 31 décembre 2010

3 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Immobilisations

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux annuels suivants :

	Taux
Bâtiments	2,5 %
Véhicules	de 6,25 % à 10 %
Ameublement et équipement de bureau	20 %
Machinerie et outillage	33,33 %

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

au 31 décembre 2010

3 - 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 pour fins fiscales.

Pour l'excédent de la charge de l'exercice sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés, l'excédent est inscrit au montant à pourvoir dans le futur.

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'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 capitalisés, sur la DMERCA des salariés participants; dans le cas des régimes non capitalisés, en vertu des mesures d'allègement adoptées par le Réseau;

* 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;

* À titre de mesure d'allègement pour les excédents 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;

États financiers résumés

3 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

* À titre de mesure d'allègement pour gains actuariels / pertes actuarielles relatifs aux régimes de retraite à prestations déterminées: le Réseau s'est prévalu des mesures d'allègement prévues selon lesquelles les pertes actuarielles de 2008 qui se trouvent à l'intérieur d'un couloir de 10 % du maximum entre la valeur de l'actif et la valeur de l'obligation du régime à la fin de l'année peuvent être affectées dans le montant à pourvoir dans le futur. Les montants ainsi transférés à l'égard des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés doivent être totalement amortis sur une période maximale correspondant à la DMERCA. Aucune méthode d'amortissement définie n'a présentement été déterminée.

4 - DÉBITEURS

	2010	2009
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	52 178 136	51 972 683
Gouvernement du Canada et ses entreprises	480 256	418 213
Autres		
Détaillants	1 556 229	1 611 387
Autres	2 142 048	2 173 536
	<u>56 356 669</u>	<u>56 175 819</u>

Informations incluses dans les débiteurs

Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme	34 943 107	39 469 331
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 (3 %; 2,25 % en 2009) 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 (3 %; 2,25 % en 2009).

6 - CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2010	2009
	\$	\$
Fournisseurs	5 079 689	5 185 200
Salaires et avantages sociaux	12 991 024	11 217 139
Dépôts et retenues de garantie	842 667	1 112 552
Intérêts courus sur la dette à long terme	222 934	255 376
	<u>19 136 314</u>	<u>17 770 267</u>

7 - REVENUS REPORTÉS

	2010	2009
	\$	\$
Titres de transport	506 633	402 426
Transferts	1 023 056	
	<u>1 529 689</u>	<u>402 426</u>

8 - DETTE À LONG TERME

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	\$	\$
Obligations, de 1,55 % à 5,85 %, échéant de 2011 à 2020	63 590 800	69 102 500
Frais reportés liés à la dette à long terme	(516 348)	(678 520)
	<u>63 074 452</u>	<u>68 423 980</u>

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

	<u>\$</u>
2011	10 295 000
2012	12 776 000
2013	21 075 000
2014	11 357 000
2015	4 297 700
2016 et plus	3 790 100
	<u>63 590 800</u>

9 - AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	\$	\$
Passif au titre des avantages sociaux futurs		
Passif des régimes à prestations déterminées capitalisés	(5 861 900)	(159 800)
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(4 250 600)	(4 054 100)
	<u>(10 112 500)</u>	<u>(4 213 900)</u>
Charge de l'exercice		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	12 803 900	7 961 400
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	341 900	323 200
Régimes à cotisations déterminées		110 800
Régime de retraite des élus municipaux	31 667	33 129
	<u>13 177 467</u>	<u>8 428 529</u>

États financiers résumés

10 - IMMOBILISATIONS

	2010		
	Coût	Amortissement	
		cumulé	Valeur nette
	\$	\$	\$
Bâtiments	98 921 049	37 663 180	61 257 869
Véhicules	182 269 638	77 116 506	105 153 132
Ameublement et équipement de bureau	21 656 128	14 138 367	7 517 761
Machinerie et outillage	2 783 638	2 663 746	119 892
Terrains	3 648 255		3 648 255
	<u>309 278 708</u>	<u>131 581 799</u>	<u>177 696 909</u>
Immobilisations en cours	421		421
	<u><u>309 279 129</u></u>	<u><u>131 581 799</u></u>	<u><u>177 697 330</u></u>

	2009		
	Coût	Amortissement	
		cumulé	Valeur nette
	\$	\$	\$
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	18 912 938	1 732 026
Machinerie et outillage	3 975 637	3 905 750	69 887
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><u>303 918 306</u></u>	<u><u>129 097 162</u></u>	<u><u>174 821 144</u></u>

11 - AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2010	2009
	\$	\$
Dépôt sur l'achat de véhicules	3 883 611	2 505 826
Frais payés d'avance	241 164	62 160
	<u><u>4 124 775</u></u>	<u><u>2 567 986</u></u>

12 - EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2010	2009
	\$	\$
Déficit de fonctionnement non affecté	(826 836)	(1 090 505)
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	12 592 474	9 445 533
Montant à pourvoir dans le futur	(14 114 235)	(8 495 474)
Financement des investissements en cours	1 210 198	3 035 153
Investissement net dans les éléments à long terme	<u><u>152 039 037</u></u>	<u><u>147 590 075</u></u>
	<u><u>150 900 638</u></u>	<u><u>150 484 782</u></u>

13 - ENGAGEMENTS

Le Réseau s'est engagé, d'après des contrats de déneigement, d'entretien et autres échéant à différentes dates jusqu'en 2014, à verser une somme totale de 3 402 196 \$.

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 1 060 458 \$. Les paiements minimums exigibles en vertu de ces contrats de location pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 215 573 \$ en 2011, à 123 907 \$ en 2012, à 101 815 \$ en 2013 et 2014, et à 86 225 \$ en 2015.

Le Réseau s'est également engagé à acquérir, au cours de l'exercice 2011, 27 autobus à planchers surbaissés pour un montant total de 12 945 370 \$.

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 dans l'excédent de fonctionnement affecté et le solde est de 1 110 826 \$ au 31 décembre 2010.

Poursuites

Le Réseau fait l'objet d'une réclamation par un fournisseur pour un montant de 1 425 022 \$. 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 :

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
	\$	\$
Revenus		
Quotes-parts de la Ville de Longueuil	<u>65 268 000</u>	<u>62 716 000</u>
Dépenses		
Administration	4 027 819	3 716 274
Transport	<u>5 234 421</u>	<u>4 749 254</u>
	<u>9 262 240</u>	<u>8 465 528</u>

L'agglomération de Longueuil est responsable solidairement et conjointement des dettes obligataires du Réseau.

États financiers résumés

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)	2010	Juste valeur 2009
			\$	\$
Diesel	31-12-2010	1 900 000		411 029
Diesel	31-12-2010	1 900 000		318 824
Diesel	31-12-2010	1 907 844		(3 247)
Diesel	31-12-2011	3 815 688	(120 458)	(5 148)
Diesel	31-12-2011	2 000 000	(52 622)	
Diesel	31-12-2011	1 907 844	116 225	
Diesel	31-12-2012	953 922	45 474	
Diesel	31-08-2012	2 000 000	(24 936)	
Diesel	31-12-2012	1 907 844	85 947	
			49 630	721 458

Renseignements complémentaires résumés
 Excédent de fonctionnement à des fins fiscales
 au 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
Excédent de l'exercice	415 856	6 774 094
Revenus d'investissement	<u>(11 927 173)</u>	<u>(15 744 346)</u>
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	<u>(11 511 317)</u>	<u>(8 970 252)</u>
CONCILIATION À DES FINS FISCALES		
Immobilisations		
Amortissement	13 820 962	12 709 275
Produit de cession	29 364	158 981
Perte sur cession	352 227	677 968
	<u>14 202 553</u>	<u>13 546 224</u>
Financement		
Remboursement de la dette à long terme	<u>(2 761 248)</u>	<u>(1 689 931)</u>
Affectations		
Activités d'investissement	(1 867 659)	(512 081)
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté		86 130
Excédent (déficit) de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	(3 417 421)	(2 604 975)
Montant à pourvoir dans le futur	5 618 761	596 789
	<u>333 681</u>	<u>(2 434 137)</u>
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	<u>263 669</u>	<u>451 904</u>

États financiers résumés

Renseignements complémentaires résumés Excédent d'investissement à des fins fiscales au 31 décembre 2010

	2010	2009
	\$	\$
Revenus d'investissement	11 927 173	15 744 346
CONCILIATION À DES FINS FISCALES		
Immobilisations		
Acquisition		
Transport	(17 078 739)	(24 876 130)
Financement		
Financement à long terme des activités d'investissement	1 188 472	8 728 000
Affectations		
Activités de fonctionnement	1 867 659	512 081
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	270 480	145 155
	2 138 139	657 236
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(1 824 955)	253 452

