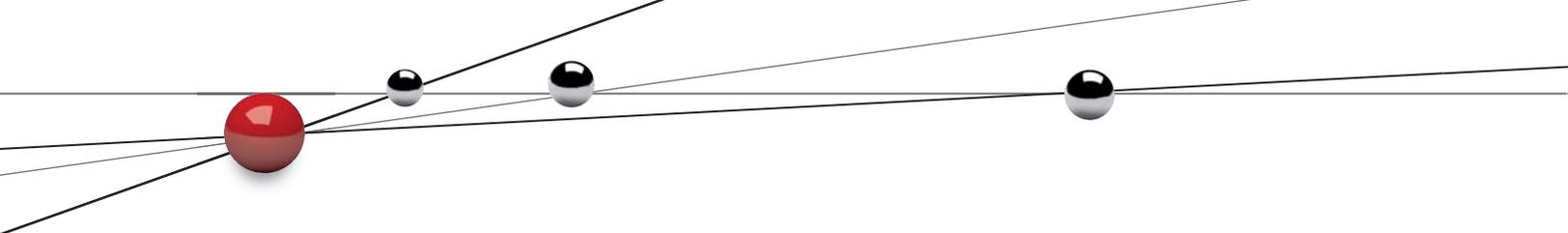


RAPPORT ANNUEL 2011



Réseau de transport
de Longueuil



Dépôt légal
4^e trimestre 2012
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN-13978-2-921426-21-3



Dans le but d'alléger le texte,
le masculin comprend le féminin
Conçu et produit par le
Service des communications du RTL.

rtl-longueuil.qc.ca

SOMMAIRE

MOT DE LA PRÉSIDENTE ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL	2
CONSEIL D'ADMINISTRATION	3
RÉALISATIONS 2011	
Hausse record d'achalandage	4
Amélioration des services	5
Le transport adapté a 30 ans	6
Les chauffeurs ont une nouvelle convention collective	7
Favoriser une meilleure représentativité de la collectivité	7
Formation : Vision, stratégie et leadership	8
RTL finaliste du Prix innovation en santé et sécurité au travail	8
Conversion des boîtes de perception à Windows	9
Virtuo - logiciel d'approvisionnement et inventaire	9
DÉVELOPPEMENT DURABLE	
L'utilisation de produits biologiques pour l'entretien des véhicules	10
Récupération et recyclage	10
ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES	
Opus+ : un record d'abonnements au RTL	11
Campagne « Défi climat »	11
Campagne « Tenté par la voie réservée? Prenez l'autobus! »	12
Campagne « Bon pied bon œil »	12
Tour du silence	12
PORTRAITS	
Portrait de la population du territoire	13
Portrait de la clientèle	14
Portrait des ressources	15
Portrait du réseau	15
GRANDS PROJETS	
Accessibilité universelle	16
SAEIV : Faire avancer le RTL	16
PENSER À DEMAIN, AUJOURD'HUI	
Des autobus qui peuvent réduire les besoins en carburant	17
Le RTL se met à l'heure des communications en ligne	17
FINANCES	
Les revenus	18
Les dépenses	18
Les tarifs 2011	19
ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS	
Rapport de l'auditeur indépendant	20
Rapport de la vérificatrice générale	21
État résumé des résultats	22
État résumé de la variation de la dette nette	22
État résumé de la situation financière	23
État résumé des flux de trésorerie	24
Notes complémentaires	25

Message de la présidente et du directeur général



Mme Caroline St-Hilaire
présidente



M. Pierre Del Fante
directeur général*



Avec une croissance plus élevée que jamais de l'achalandage, un bilan financier plus que positif et toutes les conventions collectives conclues, nous sommes d'avis que 2011 aura été une année occupée, mais certainement une bonne année. Nous en faisons un bilan très positif.

Le RTL affiche en effet un excédent de fonctionnement de près de 200 000 \$. Ces résultats financiers positifs ont été obtenus sans faire de compromis sur les moyens mis de l'avant pour améliorer la qualité de nos services.

Au cours de l'année, le RTL a investi 35 M\$ dans ses immobilisations, dont 26,5 M\$ pour l'acquisition de 51 autobus conventionnels à plancher surbaissé afin de renouveler une partie de la flotte d'autobus et surtout d'ajouter du service sur le territoire du RTL.

Si l'on peut se féliciter de notre gestion financière rigoureuse, nos plus importantes mesures de succès résident dans la qualité de notre service de transport, l'excellence de nos équipes et l'attention portée aux besoins actuels et futurs des clients.

Le succès du RTL, c'est avant tout celui de son équipe

Avec un effectif de 1 065 employés au 31 décembre 2011, le RTL est le quatrième plus important employeur dans l'agglomération de Longueuil et un acteur majeur de la vitalité économique de la région. À ce titre, l'importance de maintenir un climat de travail sain est indéniable. De surcroît, le RTL ne pourrait pas relever les défis grandissants du transport collectif sans une équipe aussi professionnelle et engagée.

Ainsi, la direction du RTL se réjouit d'avoir signé la convention collective avec les représentants syndicaux de ses quelque 700 chauffeurs d'autobus. C'est certainement grâce au travail collégial des deux parties aux négociations que nous avons pu renouveler l'entente, pour une durée de sept ans, en respectant le cadre financier du RTL.

Loin de tenir pour acquise la qualité des relations de travail, nous réitérons l'importance d'offrir à nos employés un environnement stimulant. En 2011, nous sommes fiers d'avoir investi 2,17 % de la masse salariale aux activités de formation. Pour l'équipe de direction et le conseil d'administration, il s'agit d'un investissement direct dans notre avenir.

Une équipe heureuse, dévouée et qualifiée est le meilleur gage que nous pouvons avoir afin de continuer à offrir à notre clientèle un service d'une qualité supérieure qui répond à ses attentes. Voilà notre priorité!

*Monsieur Pierre Del Fante a été directeur général jusqu'au 24 août 2012; date où il a quitté le RTL pour la retraite.

Conseil d'administration

au 31 décembre 2011



Caroline St-Hilaire
Présidente du CA du RTL et mairesse
de Longueuil



Daniel Lucier
Vice-président du CA du RTL et conseiller
municipal à Brossard



Denis Arpin
Membre du CA du RTL et conseiller
municipal à St-Bruno-de-Montarville



Albert Beaudry
Membre du CA du RTL et conseiller
municipal à Longueuil



Éric Beaulieu
Membre du CA du RTL et conseiller
municipal à Longueuil



Philippe Brunet
Membre du CA du RTL et maire
de Saint-Lambert



Alexandra Capone
Membre du CA du RTL et
conseillère municipale à Boucherville



Pierre Jetté
Membre du CA du RTL représentant les
usagers du transport en commun



Pierrette Laperle
Membre du CA du RTL représentant les
usagers du transport adapté



Benoît L'Écuyer
Membre du CA du RTL et conseiller
municipal à Longueuil



Jacques Lemire
Membre du CA du RTL et conseiller
municipal à Longueuil



Michael O'Grady
Membre du CA du RTL et conseiller
municipal à Longueuil

[Réalisations 2011]



Une hausse record d'achalandage

La demande en transport collectif ne cesse de croître. La congestion routière croissante et les travaux majeurs sur le territoire sont deux des principales causes de cette progression.

En 2011, nous avons d'ailleurs connu des records :

- ▶ 33,8 millions de déplacements effectués en transport régulier;
- ▶ Achalandage en hausse de 3,3 % par rapport à 2010;
- ▶ Le RTL atteint le plus haut taux d'achalandage de son histoire;
- ▶ Les hausses d'achalandage des dernières années découlent en grande partie d'achats de titres métropolitains, ce qui signifie que les déplacements interrives sont de plus en plus nombreux;
- ▶ L'évolution de l'achalandage au RTL, au cours des cinq dernières années, correspond à une hausse de plus de 11,5 %, c'est-à-dire près de 3,5 millions de déplacements annuels supplémentaires;
- ▶ Pour atteindre cette progression, le RTL a ajouté plus de 87 000 heures de service, soit une hausse de 10,4 %.

Le RTL a dépassé largement les objectifs de la Politique québécoise du transport collectif 2007-2011. Cette politique donnait comme objectif aux sociétés de transport d'obtenir un demi-point de pourcentage d'achalandage supplémentaire pour chaque point de pourcentage de hausse d'offre de service.

Le RTL a augmenté d'un pour un, donc des résultats concrets doublement supérieurs aux attentes gouvernementales.

Cette politique visait une augmentation de 8 % de l'achalandage du transport en commun, pour une augmentation de 16 % de la prestation de service.

Pour la durée totale de réalisation du plan d'amélioration de service, la prestation de service du RTL a augmenté de 10,4 % sur une base annuelle, ajoutant plus de 87 000 heures de service. Donc, sans même investir à la hauteur de 16 %, estimé nécessaire par le gouvernement québécois, le RTL a connu une croissance de 11,5 % de son achalandage après cinq ans, soit 3,5 % de plus que l'objectif établi dans la politique québécoise.

Cette réussite, dont nous sommes très fiers, est une preuve irréfutable de la compétence de notre équipe pour identifier les changements optimaux.

Amélioration des services

En 2011, le RTL a procédé à plusieurs changements ou ajustements pour l'amélioration de ses services.

► Nouveaux autobus articulés



De nouveaux autobus articulés ont été déployés sur les deux lignes express (45 et 90-AMT) et le RTL a procédé à un réajustement complet des temps de parcours sur les lignes empruntant le pont Champlain en pointe du soir.

► Dessertes revues et corrigées

La desserte de Brossard a été revue dans les secteurs des rues débutant par les lettres MNO et RST de manière à réduire les temps de déplacement des clients et optimiser l'utilisation du réseau.

La desserte de Boucherville a été également revue afin de réduire les temps de déplacement des clients. Les tracés des lignes 83, 84 et 85 ont été revus afin d'assurer une desserte du Centre multifonctionnel situé dans le secteur Harmonie. La ligne de taxi T93 a été allongée pour desservir les Cours Georgiennes.

► Ajout de lignes

Une nouvelle ligne (144) a été instaurée afin de desservir les nouveaux secteurs en développement, situés le long du boulevard des Prairies à Brossard.

Une nouvelle ligne (60) a été créée vers les Promenades Saint-Bruno. Elle offre un service direct vers ce pôle commercial via le boulevard Gaétan-Boucher, à partir du centre-ville de Montréal.

► Ajustement de lignes existantes

Des ajustements complémentaires ont été apportés à la ligne 35 afin de desservir le boulevard Milan.

Entre autres multiples ajustements, notons que l'offre de service a été bonifiée en soirée sur la ligne 45, ainsi que sur la ligne 77.

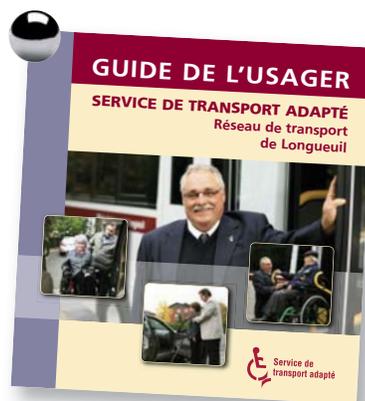
► Une nouvelle voie réservée est aménagée

Le RTL, en collaboration avec la Ville de Longueuil et l'AMT, a mis en place une nouvelle voie réservée sur la rue du Bord-de-l'Eau. Un aménagement partiel et temporaire a été fait afin de résoudre un problème de circulation des autobus sur la rue Saint-Sylvestre. Le RTL poursuit ses démarches auprès de la Ville de Longueuil et de l'AMT pour que l'implantation soit complétée et que l'aménagement devienne permanent.



Le transport adapté a 30 ans

Trente ans de transport adapté, ça se fête. Pour marquer le coup, le RTL présentait son nouveau Guide aux usagers du transport adapté, guide qui est fourni à tous les usagers admis et qui est également disponible en version AUDIOTEL en composant le (450) 670-2992, option 5.



Première rangée, de droite à gauche : Madame Caroline St-Hilaire, présidente du conseil d'administration du RTL et mairesse de Longueuil, a rendu hommage à madame Pierrette Laperle, cofondatrice de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL) et membre du CA du RTL, ainsi qu'à madame Colette Éthier, directrice générale de l'AUTAL depuis maintenant dix ans.

Rangée du fond, de gauche à droite : Pierre Del Fante, ex-directeur général, Hélène Thibodeau, ex-directrice de l'Exploitation, Pierre Jetté, Éric Beaulieu et Albert Beaudry, tous trois membres du CA.

Le transport adapté c'est :

- ▶ Plus de 350 000 déplacements par année;
- ▶ Un service important pour assurer aux personnes à mobilité réduite d'avoir accès au travail, à l'éducation et à des soins de santé, entre autres, en transport public, et ce, selon leurs besoins.

La croissance d'achalandage pour le transport adapté connaît une hausse significative et nous avons de bonnes raisons de croire que cette tendance se poursuivra. La hausse de l'achalandage en transport adapté a été de :

- ▶ 17,2 % sur 5 ans (2006-2011) soit une moyenne de 3,2 % par année.

Les chauffeurs ont une nouvelle convention collective



Les quelque 700 chauffeurs d'autobus ont maintenant une nouvelle convention collective. L'entente négociée entre la direction du RTL et les représentants syndicaux est en vigueur pour sept ans. Après avoir conclu en 2010 et en 2011 trois conventions collectives avec ses syndicats, le RTL poursuit un dialogue constant avec ces derniers, à tous les niveaux de l'organisation, dans le but de maintenir un climat sain et constructif.

« Des deux côtés, les discussions ont évolué de manière constructive, ce qui nous a permis de présenter aux chauffeurs une offre de sept ans. La direction du RTL tient à souligner le travail des comités de négociation qui ont travaillé d'arrache-pied, et en collégialité, pour en arriver à cette entente. », a témoigné Caroline St-Hilaire, présidente du RTL et mairesse de Longueuil.

Favoriser une meilleure représentativité de la collectivité

Un programme d'Accès à l'égalité en emploi est en vigueur depuis déjà plusieurs années, conformément aux dispositions de la Loi sur l'Accès à l'égalité en emploi. Ce programme privilégie l'embauche et la promotion des membres du personnel issus de certains groupes, souvent victimes de discrimination en emploi, tels que les femmes, les autochtones et les minorités visibles et ethniques.

En 2011, le RTL a recruté avec succès 134 nouveaux employés, dont :

- ▶ 27 femmes, soit 20 % des embauches;
- ▶ 21 minorités visibles, soit 16 % des embauches;
- ▶ 18 minorités ethniques, soit 13 % des embauches;
- ▶ 1 autochtone a été embauché.

En 2011, les femmes représentaient 21 % de l'effectif total des chauffeurs et les minorités ethniques et visibles représentaient 10 % de l'effectif total.



Formation : Vision, stratégie et leadership

Avec un investissement de 2,17 % de la masse salariale en formation, la formation du personnel du RTL a été soutenue et diversifiée en 2011. Divers programmes de formation ont été dispensés, soit :

- ▶ Formation des nouveaux chauffeurs;
- ▶ Familiarisation du personnel d'entretien aux nouvelles technologies;
- ▶ Perfectionnement du personnel d'encadrement.

En 2011, les chefs des directions de l'entretien et de l'exploitation ont bénéficié du nouveau programme Vision, stratégie et leadership, conçu à l'intention des gestionnaires en transport collectif.



Vision, stratégie et leadership est l'œuvre du groupe pilote, formé des représentants du RTL, RTC, STL, STO, de l'Université Laval et de collaborateurs des directions de l'entretien des véhicules et de l'exploitation.

D'une durée de cinq jours, ce programme intensif vise à développer des compétences au niveau de la vision stratégique, des communications, de la gestion du travail et du coaching.

RTL finaliste du Prix innovation en santé et sécurité du travail



Le 26 octobre 2011, le comité Santé et sécurité au travail du RTL a été reconnu parmi les finalistes du Prix Innovation Santé et Sécurité, remis par la CSST chaque année, dans la catégorie organismes publics, pour l'invention de son bras manipulateur de sièges.

Plusieurs fois par semaine, les carrossiers enlèvent ou remettent en place les sièges des chauffeurs pesant 57 kg. Ils travaillent dans un espace restreint et les manipulations physiques exécutées constituent une source de risques pour la santé et à la sécurité des carrossiers. Les risques de blessures étaient élevés.

Un appareil de levage a été adapté pour aider le travailleur qui insère une spatule entre le dossier et le banc du siège et verrouille le tout avec l'équipement approprié. Il actionne ensuite l'appareil de levage pneumatique tout en gardant une main sur le siège pendant qu'il le lève, pour le guider aisément vers la sortie. Pour s'assurer que l'appareil ne bascule pas sous le poids du siège, un contrepoids de 68 kg a été ajouté à l'arrière de ce dispositif. Le travailleur utilise une méthode semblable pour remettre les sièges en place.

Les carrossiers effectuent maintenant ces tâches sans effort, ce qui réduit grandement les risques de blessures.



Conversion des boîtes de perception à Windows

Achetées et installées dans les autobus du RTL en 1993, les 435 boîtes de perception électroniques étaient toujours en bon état lors de l'implantation des cartes à puce. Le RTL avait choisi de les conserver. La solution était simple : intégrer leur clavier à la nouvelle console-chauffeur. Mais, avec le temps, il appert que le système d'exploitation des boîtes de perception, qui opérait encore sur le système DOS, devait être changé.

Pour compléter le projet, les 435 boîtes ont été modifiées et 25 boîtes neuves ont été ajoutées à l'inventaire.

Ce nouveau parc de 460 boîtes de perception couvrira les besoins du RTL jusqu'en 2017.

Virtuo – logiciel d'approvisionnement et d'inventaire



La refonte et l'implantation de Virtuo, un logiciel de comptabilité, d'approvisionnement et d'inventaire de pièces ont été complétées en 2011. Cette refonte est née 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 de plus en plus répandues chez nos partenaires et fournisseurs, en ce qui a trait aux interrogations de prix, d'appels d'offres, de soumissions et de commandes.

Ce projet a impliqué des changements majeurs dans les processus d'affaires pour plusieurs employés, dont 14 magasiniers à l'entretien et 17 employés de bureau. Les objectifs ont été atteints. Le budget et l'échéancier ont été respectés et les ressources sont demeurées mobilisées du début à la fin.

D'ailleurs, lors de son colloque annuel, l'Association de transport urbain du Québec (ATUQ) a souligné cette réalisation en décernant le Prix reconnaissance au RTL.



Recevant le Prix reconnaissance de l'ATUQ: Madame Roxann Mongeau, chef des systèmes d'informations et monsieur Daniel Lucier, vice-président du CA du RTL et conseiller municipal à Brossard.

[Développement durable]

L'utilisation de produits biologiques pour l'entretien des véhicules du RTL

En 2011, le RTL a complété le remplacement de ses produits chimiques d'entretien industriel et ménager, particulièrement nocifs pour l'environnement, par des produits biologiques.

De nouveaux produits verts ont été introduits afin d'éliminer, pour une troisième année consécutive, des produits chimiques nocifs au RTL. La plupart des produits chimiques avaient été remplacés en 2009, mais il restait encore certains produits hautement chimiques utilisés pour le dégraissage des pièces.

Afin de nous permettre de remplacer la plupart de ceux-ci (60 %), des spécialistes dans le domaine de la biotechnologie, avec la participation du RTL, ont développé un nouveau produit environnemental à très basse concentration chimique.

Développé pour effectuer le nettoyage et le dégraissage des équipements lourds, ce produit est biodégradable, non corrosif et il n'émet aucune vapeur toxique pour les employés. Au-delà de l'aspect environnemental, l'utilisation de ces produits entraîne également une diminution des coûts d'achat.

Les témoignages des employés du RTL sont le premier gage des retombées positives du projet d'implantation des produits biotechnologiques dans le secteur de l'entretien au RTL. Les plaintes pour irritations, maux de cœur, picotement des yeux, etc. sont toutes pratiquement disparues.

Cette démarche, en place depuis 2009, est donc un succès pour le RTL et d'autres sociétés de transport au Québec ont fait de même par la suite.

Récupération et recyclage du papier à l'aide de nouveaux compacteurs

En 2011, le RTL a fait l'acquisition de 2 compacteurs à papier et carton. Tous les déchets de ce type sont maintenant recyclés :

- ▶ Papier provenant des activités de bureau;
- ▶ Magazines, papier mélangé, journaux, brochures, enveloppes, chemises, sous-chemises;
- ▶ Cartons de livraison, emballages industriels et commerciaux;
- ▶ Livres, revues, imprimés réformés;
- ▶ Désarchivage;
- ▶ Destruction de documents confidentiels.



[Activités promotionnelles]

Le Programme OPUS + bat des records d'abonnement au RTL



En avril 2011, le titre mensuel du RTL a été ajouté à la liste des choix offerts aux clients (TRAM, CAM, mensuel Laval, mensuel CIT) dans le cadre de l'offre d'abonnement OPUS +. D'avril à décembre, c'est le RTL qui a connu la plus forte progression d'abonnements.

Pour tenter de diminuer les effets de la circulation automobile sur les nombreux chantiers routiers dans la région de l'île de Montréal, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a annoncé en 2011 qu'il offrait un mois gratuit supplémentaire par abonnement d'un an à un titre de transport à tarif régulier.

Cette promotion du MTQ représente un rabais mensuel de 8,33 %, lequel additionné au rabais qu'offrent aussi les organismes de transport de la région de Montréal, totalise 16,66 % pour les travailleurs qui sont abonnés ou qui souhaitent le faire. Précisons que ce rabais s'applique aux titres mensuels de septembre 2011 à novembre 2011 inclusivement.

D'emblée, le 12^e mois est gratuit, un reçu pour crédit d'impôt fédéral est remis au client et le remplacement de sa carte OPUS est garanti en cas de perte, de bris ou de vol. Or, l'automne dernier, le ministère des Transports du Québec a ajouté un 2^e titre mensuel gratuit, ce qui a incité un plus grand nombre de clients à profiter du programme.

Campagne « Défi climat »



En 2011, près de 60 000 citoyens se sont engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre en modifiant leurs habitudes de vie et de déplacement.

Mené en milieu de travail et d'étude à l'échelle du Québec, Défi Climat invite les citoyens à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) en s'engageant à modifier leurs habitudes de vie et de déplacement.

Pour les aider, une vingtaine de gestes simples et concrets sont proposés. Les répercussions environnementales liées à l'adoption de ces gestes sont chiffrées et compilées en équivalences d'émissions de CO².

En 2011, le RTL, qui participe à cette initiative, a pris connaissance de 78 suggestions émises par les employés du RTL. Celle retenue venait d'Olivier Adam, mécanicien. Olivier proposait de permettre aux employés de se comporter au travail comme à la maison en matière de recyclage, en procédant au plus tôt, au recyclage de tout le papier, à celui du verre, du plastique et du métal.

Trois personnes avaient fait cette suggestion et Olivier Adam a gagné le prix, par tirage au sort. La réalisation de ce projet est prévue au budget de 2012.

Campagne : « Tenté par la voie réservée? Prenez l'autobus! »



Mises en place pour alléger la circulation et rendre les transports collectifs plus efficaces, les voies réservées sont utiles et efficaces à condition que les automobilistes respectent la signalisation.

Plusieurs blitz de sensibilisation ont été effectués sur la Rive-Sud, à Montréal et à Laval visant à faire évoluer les comportements afin que le respect des voies réservées devienne un réflexe acquis, au même titre que le port de la ceinture de sécurité, l'arrêt à un feu rouge ou le respect des limites de vitesse. Affichage derrière les autobus de 14 organismes de transport, sur les panneaux à messages variables, sur les super panneaux en bordure d'autoroutes, campagne de relations de presse, radio et Web. Le RTL a participé activement à cette campagne.

Campagne : « Bon pied bon œil »



Vigilance et prévention : le Comité santé et sécurité du RTL sensibilise les citoyens.

Cette campagne vise à faire respecter les règles de circulation, particulièrement sur la vigilance et la courtoisie à travers les différents déplacements des citoyens.

Un des buts de la campagne est de modifier les comportements non sécuritaires des usagers de la route.

Les automobilistes et piétons ont reçu un feuillet de la part des policiers.

Fier partenaire du Tour du silence pour une 2^e année



Le RTL s'est fièrement associé au Tour du silence de la Rive-Sud, pour promouvoir la cohabitation entre les différents usagers de la route et l'importance que tous respectent le Code de la route et les normes de base en matière de prévention et de sécurité.

Le Tour du silence de la Rive-Sud est un tour cycliste de 32 km, qui se déroule dans le silence, à la mémoire des nombreux cyclistes qui ont perdu la vie sur les routes.

Le RTL s'associe à l'événement en invitant ses employés à participer au tour cycliste et en offrant gracieusement de l'espace promotionnel à l'arrière de ses autobus dans le but de sensibiliser la population.

Portrait de la population du territoire

au 31 décembre 2011

Municipalité	Arrondissement	Superficie ¹ (km)	Population ² décembre 2011	Personne par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	Part modale ³ TC en pointe AM
Boucherville		70,8	41 502	2,61	40,5	1,69	18,7%
Brossard		45,2	80 120	2,67	39,4	1,48	29,9%
Longueuil	Greenfield Park	4,8	17 142	2,39	39,8	1,28	28,2%
	Saint-Hubert	66,0	80 620	2,60	37,7	1,52	20,9%
	Vieux-Longueuil	44,8	138 642	2,18	39,6	1,19	24,6%
	Total	115,6	236 404	2,32	39,0	1,29	23,5%
Saint-Bruno-de-Montarville		43,3	25 929	2,64	39,6	1,54	19,9%
Saint-Lambert		7,6	21 987	2,11	45,5	1,25	28,7%
Territoire RTL		282,5	405 942	2,41	39,6	1,37	24,2%

Source :

(1) Ville de Longueuil

(2) Gazette Officielle 2011

(3) Enquête Origine-Destination 2008



Portrait de la clientèle

au 31 décembre 2011

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 :	annuel	jour moyen
(déplacements)	33 809 144 ⁽⁵⁾	139 393

(5) Achalandage de la ligne 90 non inclus.

Répartition de l'achalandage 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 (6 h - 8 h 59)	35,5 %
pointe PM (15 h 30 - 18 h 29)	34,9 %
hors-pointe matin	1,4 %
hors-pointe jour	19,4 %
hors-pointe soir	8,8 %
total	100,0 %

La fréquentation du transport adapté

minibus en pointe	19
taxi en pointe	95
coûts d'exploitation	7 267 113 \$
coût / déplacement	20,66 \$
déplacements / minibus	128 018
déplacements / taxi	223 706
passagers / véhicule / heure	2,39

passagers / courses / taxi	2,99
coût / voyageur / taxi	15,18 \$
fauteuils roulants ambulants	67 673
accompagnateurs	19 351
courses / taxi	74 899
km parcourus / passager / minibus	9,44 km

Portrait des ressources

au 31 décembre 2011

Les effectifs

chauffeurs	669
employés d'entretien	228
employés de bureau	74
personnel d'encadrement	94
total	1 065

Portrait du réseau

au 31 décembre 2011

Le réseau

longueur	nombre de lignes			
	autobus	taxis	scolaire	total
727 km	79	12	65	91

Les infrastructures

Centre Saint-Hubert	29 articulés	139 conventionnels
Centre Vieux-Longueuil	251 conventionnels	
total	419 autobus	
âge moyen	7,93 ans	
arrêts sans abribus	2 687	
avec abribus	642	
total	3 329	

L'exploitation

Véhicule-heures annuels "assignés"

	autobus	taxis	Total
RTL	895 839	33 892	929 731
Contrat AMT (ligne 90)	29 787	-	29 787
total	925 626	33 892	959 518

Véhicule-km annuels

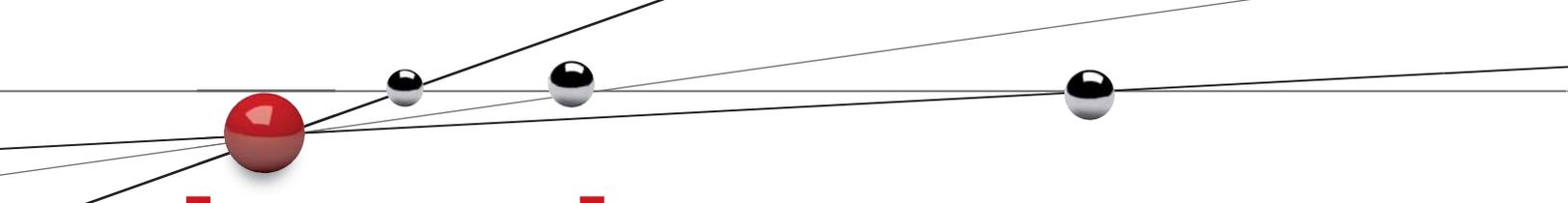
	autobus	taxis	Total
RTL	20 208 311	787 955	20 996 266
Contrat AMT (ligne 90)	837 405	-	837 405
total	21 045 716	787 955	21 833 671

Véhicules en opération en pointe AM (assignation novembre 2011)

	autobus	taxis	Total
RTL	334	20	354
Contrat AMT (ligne 90)	17	-	17
total	351	20	371

Vitesse d'exploitation (km/h)

	autobus	taxis	Total
RTL	22,6	23,2	22,6
Contrat AMT (ligne 90)	28,1	-	28,1
total	22,7	23,2	22,8



[Grands projets]

Accessibilité universelle

Née du besoin de repenser notre approche comme société de transport, mais aussi, comme citoyen, l'accessibilité universelle est un concept favorisant un usage similaire des lieux et des facilités par tous les utilisateurs, quelles que soient leurs capacités. Par le fait même, l'accessibilité universelle génère des environnements plus fonctionnels et conviviaux pour tous les usagers.

En 2011, le RTL a élaboré son Plan d'accessibilité universelle, qui s'inscrira dans le cadre de la Loi provinciale assurant l'exercice des droits des personnes à mobilité réduite en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale et qui touchera les clients et la population du territoire, mais aussi tous les employés du RTL.

Première étape : Évaluer l'état actuel du réseau et des autobus

Des tests ont été effectués par le RTL en collaboration avec l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL).

1. Des usagers éprouvant diverses limitations fonctionnelles (troubles moteurs, cécité, troubles envahissants du développement, déficience intellectuelle, etc.) ont essayé le modèle d'autobus le plus récent du RTL et ont émis de nombreuses suggestions afin d'en améliorer l'accessibilité. Afin d'en tenir compte, l'aménagement intérieur des futurs autobus a été revu et devrait être plus convivial pour l'ensemble de la clientèle.
2. Un second test a été effectué, en présence cette fois d'une seule usagère en fauteuil roulant, afin d'évaluer les limitations de nos arrêts. L'usagère est montée et descendue à presque chaque arrêt de la ligne 74, afin d'en évaluer l'accessibilité. Cet essai a permis de développer une grille de critères qui permettra d'évaluer l'accessibilité de l'ensemble des arrêts sur le réseau.

Ce projet s'est fait en partenariat avec :

- ▶ Les villes de l'agglomération de Longueuil;
- ▶ L'association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL);
- ▶ L'office des personnes handicapées du Québec (OPHQ).

Ces tests ont été effectués afin de doter le RTL et ses partenaires des informations requises pour la mise en place d'un projet pilote prévu en 2012.

SAEIV : Faire avancer le RTL

Le Système d'Aide à l'Exploitation et Informations aux Voyageurs (SAEIV) a pour objectif de localiser les autobus en temps réel dans les garages, puis sur la route. La troisième étape consiste à informer les usagers aux arrêts, dans les autobus et les terminus, ainsi que par les médias électroniques, toujours en temps réel.

La phase 1 du projet SAEIV : Distribution et localisation des autobus dans les garages

En 2011, un contrat a été octroyé suite à l'obtention de l'autorisation du MTQ pour la subvention. Les travaux ont commencé en septembre et se termineront au cours de 2012. Au cours de l'automne, l'analyse détaillée a été réalisée, plusieurs des équipements à acquérir ont été officialisés et les prototypes d'installation sur les véhicules ont été réalisés. Le câblage du centre d'exploitation Vieux-Longueuil a été fait, la salle de test a été mise en place et l'écriture des scénarios de tests a débuté.

Les phases 2 et 3 du système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV)

L'analyse détaillée des besoins a débuté et sera terminée au cours de l'année 2012. La définition et le devis technique d'une preuve de concept ont été finalisés.

[Penser à demain, aujourd'hui]

L'année 2012 marquera le début du nouveau Plan d'amélioration des services 2012-2016. S'inscrivant dans la continuité, il définira les projets et les actions de développement du réseau qui seront entrepris au cours des cinq prochaines années. Le plan prévoira notamment l'implantation de services rapides par bus (ou SRB). Des lignes à grande capacité sur les grands axes de déplacement du territoire desservi par le RTL réduiront le temps de déplacement des clients. Soulignons aussi l'importance de poursuivre le processus de représentation pour mener à terme le développement de la ligne 4 du métro et d'un mode de transport guidé à grande capacité sur l'axe du nouveau pont Champlain.

Le RTL anticipe par ailleurs d'importantes croissances d'achalandage à court terme; conséquemment, la capacité de ses garages sera atteinte en 2016. Un plan concept a donc été préparé pour évaluer deux scénarios : soit l'agrandissement du garage sur le site actuel du centre d'exploitation Saint-Hubert qui signifierait un réaménagement complet des deux garages avec 100 places de stationnement supplémentaires, ou alternativement, la construction d'un nouveau garage sur un nouveau site. Cette dernière option est à l'étude considérant les limites que présente le site actuel. Le RTL prévoit réaliser les plans et devis en 2012-2013 et réaliser la construction ou l'agrandissement en 2014 ou 2015.

Des autobus qui peuvent réduire les besoins en carburant de 25 % à 40 %

Le RTL recherche constamment des solutions plus vertes pour améliorer les performances environnementales et réduire l'empreinte de ses activités.

En ce qui a trait au parc d'autobus, en plus d'avoir pris l'engagement en 2010 de n'acheter que des autobus hybrides dans le futur, le RTL mènera conjointement avec la Société de transport de Montréal (STM) un projet d'évaluation comparative du bus Citelis Hybride.

Nous voulons connaître le potentiel d'économie de carburant de cet autobus articulé hybride diesel-électrique de la société européenne Iveco Irisbus et, par le fait même, les possibilités de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Selon des rapports d'utilisation en Europe, cette technologie permettrait une réduction de carburant pouvant aller jusqu'à 40 % selon les conditions d'exploitation.

Le RTL se met à l'heure des communications en ligne

Conscients des besoins grandissants dans ce domaine, le RTL a créé une Direction des communications et du marketing en 2011. Le plus grand chantier de communication prévu pour 2012 sera certainement le développement d'un nouveau site internet pour le RTL.

Conséquence obligée d'un accroissement constant de la population et de nos déplacements, combinée au besoin de plus en plus pressant de limiter la pollution liée au transport, le transport collectif est plus que jamais devenu une partie prenante de nos vies et des débats de sociétés. Ceci promet de demeurer une réalité en 2012 et pour les années à venir. Les membres de l'équipe de direction et du conseil d'administration du RTL ont donc à cœur de participer au développement d'un réseau de transport d'avenir.

Les finances

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

Le RTL a enregistré un excédent de fonctionnement de 199 640 \$

Les revenus

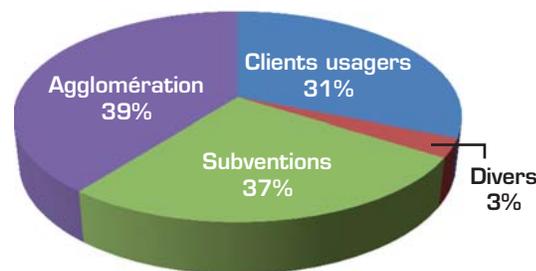
En 2011, le RTL a enregistré des revenus totaux de 165,6 M\$ et se répartissent comme suit :

- 65,4 M\$ venant de la contribution de l'agglomération de Longueuil;
- 51,5 M\$ des revenus des clients-usagers;
- 4,8 M\$ de revenus divers;
- 43,9 M\$ de revenus de subvention.

Précisons que la contribution provenant du gouvernement du Québec est de 35,5 M\$ et que la très grande partie, soit 24,2 M\$, est dédiée au financement des immobilisations notamment pour l'achat d'autobus.

Quant à la contribution de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), elle verse des aides métropolitaines qui correspondent à 8,4 M\$ du total des revenus de subvention dont 5,5 M\$ proviennent de la nouvelle taxe de 1,5 cents sur le litre d'essence perçue par l'AMT depuis mai 2010.

Revenus 2011



Les dépenses

La rémunération et les charges sociales sont de 82,5 M\$

Les dépenses de transport s'élèvent à 17 M\$, soit :

- 6,8 M\$ pour le transport adapté;
- 1,4 M\$ pour les taxis collectifs;
- 4,4 M\$ pour la contribution à la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire/Montréal;
- 3,6 M\$ pour la contribution au métro de Montréal;
- 0,8 M\$ en dépenses diverses de transport.

Les biens non durables totalisent 20,2 M\$ et se répartissent ainsi :

- 9,7 M\$ en carburant;
- 8,3 M\$ pour les pièces et fournitures;
- 2,2 M\$ pour les services publics.

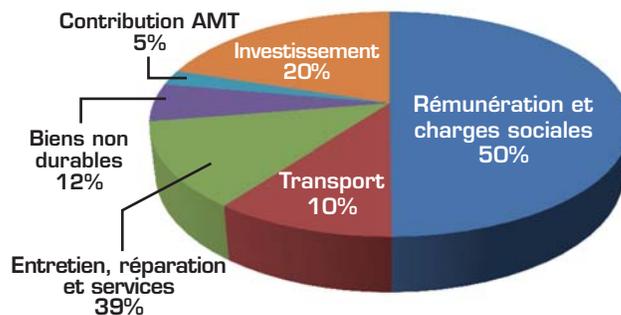
L'entretien, les réparations et les services totalisent 9,1 M\$:

- 1,5 M\$ à l'entretien et la réparation des immeubles;
- 1,9 M\$ pour les services techniques;
- 1,7 M\$ en contribution pour l'utilisation des équipements métropolitains;
- 2,5 M\$ en frais généraux;
- 1,5 M\$ pour les frais de location, honoraires professionnels et autres.

La contribution au fonds d'immobilisations de l'AMT s'élève à 3,6 M\$.

Les acquisitions en immobilisations représentent 35 M\$.

Dépenses 2011

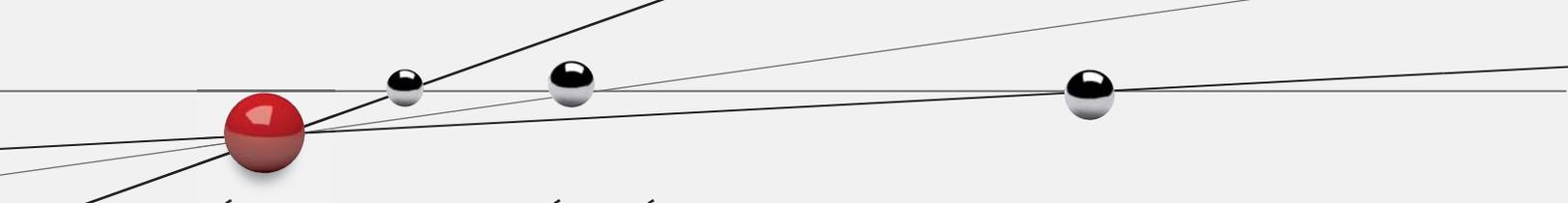


Les investissements

Enfin, le RTL a investi 35 M\$ dans ses immobilisations. La majorité des projets d'acquisition font l'objet d'une subvention selon les divers programmes gouvernementaux. De ce montant, 26,5 M\$ ont permis d'acquérir 51 autobus conventionnels à plancher surbaissé afin de remplacer des autobus et surtout d'ajouter du service sur le territoire du RTL. Le solde de 8,5 M\$ a été investi dans le maintien du patrimoine, les infrastructures informatiques et les innovations technologiques.

Les tarifs 2011

Réseau de transport de Longueuil		Tarifs 2011		
		ORDINAIRE 26 à 64 ans	RÉDUIT 18 à 25 ans/ étudiant	RÉDUIT 6 à 11 ans 12 à 15 ans 16-17 ans/étudiant 65 ans et plus
Titres de transport / non remboursables				
Sur OPUS rechargeable 	tram zone 5* AMT, RTL, STM, STL, CIT. <small>*Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la ZONE 5</small>	142,00 \$	114,00 \$	85,00 \$
	tram zone 3 AMT, RTL, STM, STL	113,00 \$	90,50 \$	68,00 \$
6\$ utilisateurs du tarif ordinaire 15\$ droit au tarif réduit	4 mois consécutifs au RTL	----	194,00 \$	194,00 \$
	1 mois au RTL	82,50 \$	49,50 \$	49,50 \$
	6 passages au RTL Aussi en multiple de 6 jusqu'à 36 passages.	16,75 \$ pour 6	16,75 \$ pour 6	10,00 \$ pour 6
Sur Solo jetable 	6 passages au RTL Aussi en multiple de 6 jusqu'à 24 passages.	16,75 \$ pour 6	GRATUIT <ul style="list-style-type: none"> • ENFANT DE MOINS DE 6 ANS accompagné d'une personne en assurant la surveillance. • ACCOMPAGNATEUR d'un client admis au transport adapté. 	
En monnaie exacte	COMPTANT sans correspondance	3,10 \$		



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 2011, 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 2011. Nous avons exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers dans notre rapport daté du 28 mars 2012. Ni ces états financiers ni les états financiers résumés ne reflètent les incidences d'événements survenus après la date de notre rapport sur ces états financiers.

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

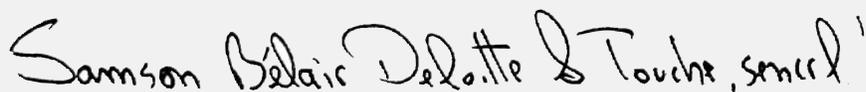
La direction est responsable de la préparation d'un résumé des états financiers audités, sur la base des critères décrits à la note 2.

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 2011 constituent un résumé fidèle de ces états financiers, sur la base des critères décrits à la note 2.



Brossard, Québec
Le 28 mars 2012

Comptables agréés

1 Comptable agréé auditeur permis no 12429

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 2011, 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 2011. J'ai exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers dans mon rapport daté du 28 mars 2012. Ni ces états financiers ni les états financiers résumés ne reflètent les incidences d'événements survenus après la date de mon rapport sur ces états financiers.

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 œuvre conformément à la Norme canadienne d'audit (« NCA ») 810, « Missions 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 2011 constituent un résumé fidèle de ces états financiers, sur la base des critères décrits dans la note 2.

Longueuil,
le 28 mars 2012

Francine Brunette, CA auditeur
Francine Brunette, CA auditeur

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

État résumé des résultats

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
Revenus		
Quotes-parts	65 382 000	65 268 000
Transferts	43 876 728	34 768 315
Services rendus	52 257 997	50 260 246
Intérêts	77 362	51 104
Autres revenus	3 993 340	3 443 583
	<u>165 587 427</u>	<u>153 791 248</u>
Charges		
Administration générale	22 951 673	24 604 663
Transport	125 272 099	118 173 886
Frais de financement	5 359 986	5 054 194
	<u>153 583 758</u>	<u>147 832 743</u>
Excédent de l'exercice	12 003 669	5 958 505
Excédent accumulé au début de l'exercice	156 443 287	150 484 782
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	<u>168 446 956</u>	<u>156 443 287</u>

État résumé de la variation de la dette nette

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
Excédent de l'exercice	12 003 669	5 958 505
Variations des immobilisations		
Acquisition	(34 550 821)	(17 078 739)
Produit de cession	20 646	29 364
Amortissement	15 827 243	13 820 962
Perte sur cession	328 302	352 227
	<u>(18 374 630)</u>	<u>(2 876 186)</u>
Variation des stocks de fournitures	294 707	103 064
Variation des autres actifs non financiers	3 922 812	(1 556 789)
	<u>4 217 519</u>	<u>(1 453 725)</u>
Variation de la dette nette	(2 153 442)	1 628 594
Dette nette au début de l'exercice	<u>(28 885 892)</u>	<u>(30 514 486)</u>
Dette nette à la fin de l'exercice	<u>(31 039 334)</u>	<u>(28 885 892)</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers résumés.

État résumé de la situation financière

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	5 506 007	3 067 745
Débiteurs (note 6)	65 035 022	61 899 318
	<u>70 541 029</u>	<u>64 967 063</u>
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (note 8)	22 304 352	19 136 314
Revenus reportés (note 9)	1 164 537	1 529 689
Dettes à long terme (note 10)	65 804 674	63 074 452
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 11)	12 306 800	10 112 500
	<u>101 580 363</u>	<u>93 852 955</u>
DETTE NETTE	(31 039 334)	(28 885 892)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 12)	196 071 960	177 697 330
Stocks de fournitures	3 212 367	3 507 074
Autres actifs non financiers (note 13)	201 963	4 124 775
	<u>199 486 290</u>	<u>185 329 179</u>
EXCÉDENT ACCUMULÉ (note 14)	168 446 956	156 443 287

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers résumés.

Pour le conseil,



Caroline St-Hilaire
Présidente



Linda Lebrun
Trésorière

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

État résumé des flux de trésorerie

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	12 003 669	5 958 505
Élément sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	15 827 243	13 820 962
Perte sur cession d'immobilisations	328 302	352 227
	28 159 214	20 131 694
Variations nettes des éléments hors caisse		
Débiteurs	(3 135 704)	(5 723 499)
Créditeurs et charges à payer	3 168 038	1 366 047
Revenus reportés	(365 152)	1 127 263
Passif au titre des avantages sociaux futurs	2 194 300	5 898 600
Stocks de fournitures	294 707	103 064
Autres actifs non financiers	3 922 812	(1 556 789)
	34 238 215	21 346 380
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition	(34 550 821)	(17 078 739)
Produit de cession	20 646	29 364
	(34 530 175)	(17 049 375)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission de dettes à long terme	12 965 300	6 167 300
Remboursement de la dette à long terme	(10 295 000)	(11 679 000)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	59 922	162 172
	2 730 222	(5 349 528)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	2 438 262	(1 052 523)
Encaisse au début de l'exercice	3 067 745	4 120 268
Encaisse à la fin de l'exercice	5 506 007	3 067 745

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers résumés.

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Notes complémentaires

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

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, les données budgétaires et certains autres renseignements complémentaires inclus dans les états financiers complets.

Pour obtenir une copie de ces états financiers complets, la demande doit être faite à la Direction des services administratifs et trésorerie dont l'adresse est le 1150, boul. Marie-Victorin, Longueuil, Québec, J4G 2M4.

3 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Base de présentation

Les états financiers complets du Réseau, dont sont tirés les états financiers résumés, sont dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public publiées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut canadien des Comptables Agréés (ci-après les "Normes comptables").

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

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

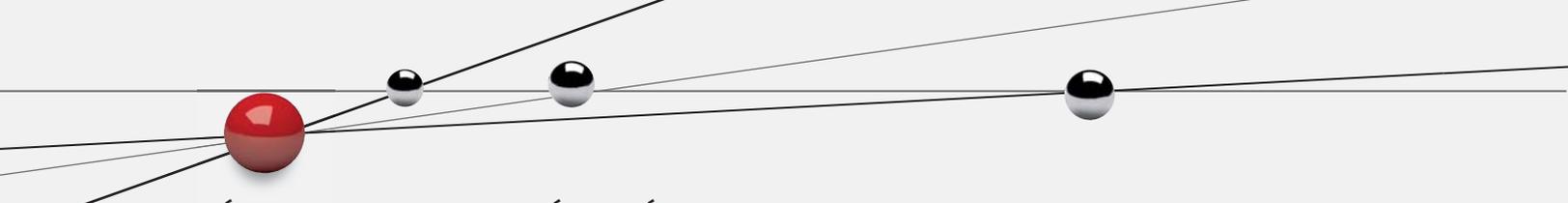
Utilisations d'estimations

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables exige que la direction formule des hypothèses et procède à des estimations qui ont une incidence sur les montants présentés aux titres des revenus, des charges, des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures, constitués principalement de carburant et de pièces de rechange, sont évalués au coût selon la méthode de l'épuisement successif (2010 - méthode du coût moyen).

Les stocks désuets sont radiés des livres.



ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Notes complémentaires

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

3 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire et sur les durées de vie utile estimatives suivantes:

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

L'amortissement des immobilisations est inclus aux charges à l'état des résultats de l'exercice mais, retiré aux fins du calcul de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales.

Revenus de transfert

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

Avantages sociaux futurs – régimes de retraite à cotisations déterminées

La charge correspond aux cotisations versées et à payer en fin d'exercice 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.

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 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.

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 sur une période de trois ans. 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 traitement différé. 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 1er janvier 2000 :

* Salaires et avantages sociaux amortis sur une période maximale de 20 ans.

– Avantages sociaux futurs :

* Pour le passif constaté initialement au 1er janvier 2007: dans le cas des régimes capitalisés, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants; dans le cas des régimes non capitalisés, en vertu des mesures d'allègement adoptées par le Réseau, aucune méthode d'amortissement définie n'a présentement été déterminée;

* 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;

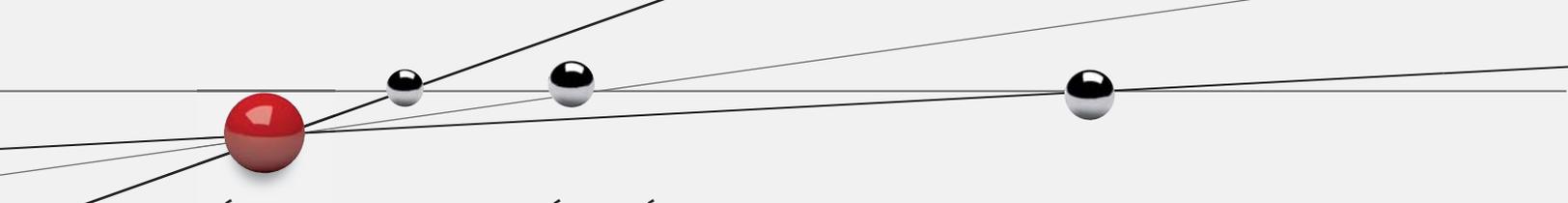
* À titre de mesure d'allègement pour gains actuariels / pertes actuarielles relatifs aux régimes de retraite à prestations déterminées: le Réseau s'est prévalu des mesures d'allègement prévues selon lesquelles les pertes actuarielles de 2008 qui se trouvent à l'intérieur d'un couloir de 10 % du maximum 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.

Constatation des revenus

- Les quotes-parts sont constatées lorsqu'elles sont déterminées et adoptées par résolution;
- Les revenus des services rendus sont constatés lorsque le service est rendu.

Frais reportés liés à la dette à long terme

Les frais d'émission de la dette à long terme sont présentés en réduction de la dette à long terme et sont amortis sur la durée des emprunts correspondants.



ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Notes complémentaires

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

3 - PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Affectations

Les affectations représentent des provenances et des utilisations de fonds, soit celles impliquant un fonds réservé ou celles touchant l'excédent de fonctionnement affecté et l'excédent de fonctionnement non affecté. Les affectations ne constituent ni des revenus ni des charges.

Revenus reportés

Les revenus reportés sont transférés aux revenus lorsque les critères de constatation sont satisfaits et lorsque les charges ou les dépenses correspondantes sont également comptabilisées.

Excédent de fonctionnement affecté

L'excédent de fonctionnement affecté correspond à la partie de l'excédent dont l'utilisation est réservée par des résolutions du conseil d'administration à des fins précises.

Montant des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme

Les débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme sont créés lors de l'émission présente ou à venir d'une dette à long terme sur la base des taux de subvention des différentes immobilisations faisant l'objet du financement. Ces taux sont établis à partir des modalités du programme d'aide au transport collectif de personnes du gouvernement du Québec et d'ententes particulières.

4 - MODIFICATION DE MÉTHODES COMPTABLES

Au 1er janvier 2011, le Réseau a modifié sa méthode d'évaluation du coût des stocks de fournitures de la méthode du coût moyen à la méthode de l'épuisement successif.

Cette modification de méthode comptable a été traitée de façon prospective.

Modifications comptables futures

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a publié des modifications au chapitre SP-3410 intitulé "Paiements de transfert". Ces modifications viennent clarifier certains éléments relatifs à la constatation des paiements de transfert. Ces modifications s'appliqueront aux exercices ouverts à compter du 1er avril 2012. Le Réseau évalue présentement l'incidence de ces modifications sur ces états financiers.

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a également publié le chapitre SP-3450 intitulé "Instruments financiers". Ce chapitre établit des normes sur la façon de comptabiliser et de présenter tous les types d'instruments financiers, y compris les dérivés. Ce chapitre s'appliquera aux exercices ouverts à compter du 1er avril 2012. Le Réseau prévoit que l'adoption de ce nouveau chapitre pourrait avoir une incidence significative sur ses états financiers.

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a également publié le chapitre SP-1201 intitulé "Présentation des états financiers". Ce chapitre remplace l'ancien chapitre SP-1200 existant intitulé également "Présentation des états financiers" et introduit un nouvel état des gains et pertes de réévaluation, dans lequel seront présentés, notamment, les gains et pertes non réalisés associés aux instruments financiers de la catégorie évaluée à la juste valeur. Ce chapitre s'appliquera aux exercices ouverts à compter du 1er avril 2012. Le Réseau prévoit que l'adoption de ce nouveau chapitre pourrait avoir une incidence significative sur ses états financiers.

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Notes complémentaires

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

5 - REDRESSEMENT DE L'EXERCICE ANTÉRIEUR

Afin de se conformer aux Normes comptables, le Réseau a retraité les états financiers de l'exercice antérieur afin de modifier rétrospectivement la comptabilisation des éléments suivants :

- * Comptabilisation d'un revenu de transfert additionnel de 5 542 649 \$ afin de respecter les critères de constatations de ce revenu;
- * Réduction du financement à long terme des activités d'investissement pour un montant de 5 542 649 \$;
- * Ajustement du montant des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme pour un montant additionnel de 5 542 649 \$;
- * Ajustement de l'investissement net dans les éléments à long terme pour un montant équivalent présenté dans les éléments de l'excédent accumulé;
- * Augmentation de l'excédent de l'exercice pour un montant de 5 542 649 \$.

6 - DÉBITEURS

	2011	2010
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	59 782 237	57 720 785
Gouvernement du Canada et ses entreprises	858 236	480 256
Autres		
Détaillants	2 089 082	1 556 229
Autres	2 305 467	2 142 048
	65 035 022	61 899 318
Informations incluses dans les débiteurs		
Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme	42 500 867	40 485 756
Provision pour créances douteuses déduite des débiteurs	-	6 090

7 - 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 %; 3 % en 2010) 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 %; 3 % en 2010).

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Notes complémentaires

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

8 - CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2011	2010
	\$	\$
Fournisseurs	9 347 345	5 079 689
Salaires et avantages sociaux	11 905 960	12 991 024
Dépôts et retenues de garantie	839 536	842 667
Intérêts courus sur la dette à long terme	211 511	222 934
	22 304 352	19 136 314

9 - REVENUS REPORTÉS

	2011	2010
	\$	\$
Titres de transport	600 072	506 633
Transferts	564 465	1 023 056
	1 164 537	1 529 689

10 - DETTE À LONG TERME

	2011	2010
	\$	\$
Obligations, de 1,60 % à 5,85 %, échéant de 2012 à 2021	66 261 100	63 590 800
Frais reportés liés à la dette à long terme	(456 426)	(516 348)
	65 804 674	63 074 452

Les versements estimatifs sur la dette à long terme pour les prochains exercices sont les suivants:

	\$
2012	13 816 000
2013	22 154 000
2014	12 478 000
2015	5 461 700
2016	8 774 700
2017 et plus	3 576 700
	66 261 100

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Notes complémentaires

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

11 - AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

	2011	2010
	\$	\$
Passif au titre des avantages sociaux futurs		
Passif des régimes à prestations déterminées capitalisés	(7 883 700)	(5 861 900)
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(4 423 100)	(4 250 600)
	<u>(12 306 800)</u>	<u>(10 112 500)</u>
Charge de l'exercice		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	12 806 900	12 803 900
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	328 100	341 900
Régime de retraite des élus municipaux	32 127	31 667
	<u>13 167 127</u>	<u>13 177 467</u>

12 - IMMOBILISATIONS

	2011		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
	\$	\$	\$
Bâtiments	100 674 615	40 127 976	60 546 639
Véhicules	205 669 042	83 736 781	121 932 261
Ameublement et équipement de bureau	25 458 526	15 847 160	9 611 366
Machinerie et outillage	2 580 051	2 438 933	141 118
Terrains	3 648 255		3 648 255
	<u>338 030 489</u>	<u>142 150 850</u>	<u>195 879 639</u>
Immobilisations en cours	192 321		192 321
	<u>338 222 810</u>	<u>142 150 850</u>	<u>196 071 960</u>
			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>309 279 129</u>	<u>131 581 799</u>	<u>177 697 330</u>

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Notes complémentaires

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

13 - AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

	2011	2010
	\$	\$
Dépôt sur autobus	151 908	3 883 611
Frais payés d'avance	50 055	241 164
	201 963	4 124 775

14 - EXCÉDENT ACCUMULÉ

	2011	2010
	\$	\$
Déficit de fonctionnement non affecté	(627 196)	(826 836)
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	11 433 651	12 592 474
Montant à pourvoir dans le futur	(16 786 984)	(14 114 235)
Financement des investissements en cours	(1 460 942)	1 210 198
Investissement net dans les éléments à long terme	175 888 427	157 581 686
	168 446 956	156 443 287

15 - ENGAGEMENTS

Le Réseau de transport de Longueuil s'est engagé en vertu de divers contrats de déneigement, d'entretien, de location de locaux et de véhicules échéant jusqu'en 2020, à verser une somme totale de 8 944 130 \$. Les versements des cinq prochains exercices s'élèvent à 6 563 715 \$ en 2012, à 1 233 866 \$ en 2013, 532 377 \$ en 2014, 168 718 \$ en 2015 et à 97 091 \$ en 2016.

Le Réseau s'est également engagé à acquérir, au cours de l'exercice 2012, un autobus à plancher surbaissé pour un montant total de 539 420 \$.

16 - 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 1 124 790 \$ au 31 décembre 2011 (1 110 826 \$ au 31 décembre 2010).

Poursuites

Le Réseau fait l'objet d'une réclamation par un fournisseur pour un montant de 306 734 \$. 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.

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Notes complémentaires

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

17 - 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 :

	2011	2010
	\$	\$
Revenus		
Quotes-parts de la Ville de Longueuil	65 382 000	65 268 000
Charges		
Administration	4 254 410	4 027 819
Transport	8 314 954	5 234 421
	12 569 364	9 262 240

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

18 - INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Le Réseau conclut périodiquement des contrats de swap basés sur l'indice "Heating Oil-NYMEX" avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie de la fluctuation du prix du carburant. Le Réseau n'a pas recours à des instruments financiers dérivés à des fins spéculatives. Les gains et pertes réalisés qui y sont reliés sont constatés à l'état des résultats en contrepartie de la charge sur le carburant. Un gain de 1 005 600 \$ a été constaté au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2011 (perte de 861 700 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2010). La valeur au marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2011, le Réseau possède des contrats de swap échéant en 2012 pour une quantité totale de référence de 9 631 376 litres dont la valeur au marché est de 183 489 \$ (Au 31 décembre 2010, le Réseau possède des contrats de swap échéant de 2011 à 2012 pour une quantité totale de référence de 7 861 766 litres dont la valeur au marché est de 49 360 \$).

19- ENVIRONNEMENT

Compte tenu des lois sur l'environnement, il est possible que le niveau de contamination de certains terrains détenus par le Réseau excède les normes en vigueur. Le Réseau n'est pas en mesure de prévoir l'importance des exigences futures dans ce domaine et elle ne peut donc présentement établir le coût des mesures correctrices à apporter, ni leur mode de financement.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES RÉSUMÉS

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
Excédent de l'exercice	12 003 669	5 958 505
Revenus d'investissement	(24 245 006)	(17 469 822)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(12 241 337)	(11 511 317)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES		
Immobilisations		
Amortissement	15 827 243	13 820 962
Produit de cession	20 646	29 364
Perte sur cession	328 302	352 227
	16 176 191	14 202 553
Financement		
Remboursement de la dette à long terme	(1 287 094)	(2 761 248)
Affectations		
Activités d'investissement	(5 011 543)	(1 867 659)
Excédent accumulé		
Excédent (déficit) de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	(109 326)	(3 417 421)
Montant à pourvoir dans le futur	2 672 749	5 618 761
	(2 448 120)	333 681
	12 440 977	11 774 986
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	199 640	263 669

ÉTATS FINANCIERS RÉSUMÉS

Excédent d'investissement à des fins fiscales

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
Revenus d'investissement	24 245 006	17 469 822
CONCILIATION À DES FINS FISCALES		
Immobilisations		
Acquisition		
Transport	(34 550 821)	(17 078 739)
Financement		
Financement à long terme des activités d'investissement	1 354 983	(4 354 177)
Affectations		
Activités de fonctionnement	5 011 543	1 867 659
Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement affecté, réserves financières et fonds réservés	1 477 173	270 480
	6 488 716	2 138 139
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(2 462 116)	(1 824 955)





