

RAPPORT ANNUEL 2012



Dans le but d'alléger le texte,
le genre masculin est utilisé.

Conçu et produit par la
Direction de l'innovation,
du marketing et du partenariat.
rtl-longueuil.qc.ca

Dépôt légal
2^e trimestre 2013
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN-13978-2-921426-22-0

position
logo FSC



Sommaire

MOT DE LA PRÉSIDENTE	2
MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL	3
CONSEIL D'ADMINISTRATION	4
ORGANIGRAMME DE LA DIRECTION	5
RÉALISATIONS 2012	6
Nouveau record d'achalandage	6
Amélioration des services	6
Étude sur le prolongement de la ligne 4 de métro	7
Étude sur un système de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal	7
Étude d'un système rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Roland-Therrien	8
Nouveau centre d'exploitation	8
SAEIV: Une nouvelle étape de franchise	9
Essai d'un autobus hybride Irisbus-Iveco	9
Accessibilité universelle : Projet-pilote sur la ligne 74	10
Refonte complète du site web	11
Consolidation des relations de travail	12
Formation des employés	12
Recrutement	13
Diminution des accidents	13
Transport régulier	14
Transport adapté et taxis collectifs	15
Entretien	15
PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF	16
Coup de jeunesse à nos communications	16
Lancement du service Twitter	17
Tournée des écoles	17
En ville sans ma voiture	18
Festival international de percussions de Longueuil	19
Tour du silence	19
JR Bruizers de la Rive-Sud	20
PORTRAITS	21
Portrait du réseau	21
Portrait de la population	22
Portrait de la clientèle	23
Portrait des Ressources humaines	25
FINANCES	26
Revenus	26
Dépenses	26
Tarifs 2012	27
ÉTATS FINANCIERS	29
Rapport de l'auditeur indépendant	30
Rapport de la Vérificatrice générale	31
État des résultats	32
État de la variation de la dette nette	32
État de la situation financière	33
État des flux de trésorerie	34
Notes complémentaires	35

Mot de la présidente



C'est grâce à une saine gestion et un achalandage record de plus de 34 millions de déplacements en transport régulier que le RTL a su connaître, en 2012, des résultats financiers plus que positifs avec un excédent de 152 000 \$. Des 7 M\$ investis dans ses immobilisations, 4,6 M\$ ont permis d'acquérir huit autobus.

Mais au-delà du bilan financier, il y a l'accomplissement d'un service bien rendu à la clientèle. Le RTL place indéniablement la personne au cœur de ses préoccupations. C'est pourquoi les usagers affirment apprécier la qualité et la fiabilité de notre service de transport, notre souci quant au respect des horaires et l'amabilité de nos employés, notamment celle de nos chauffeurs et de nos préposés du service à la clientèle. Notre mission corporative converge vers un même objectif à travers l'organisation : faire de l'expérience client un voyage agréable et adapté à la réalité de l'intermodalité. Mais afin de poursuivre notre dessein, nous devons travailler avec acharnement pour maintenir notre croissance en continuant d'améliorer notre offre de services, nos infrastructures et notre efficacité opérationnelle. Nous continuerons à déployer tous les efforts nécessaires afin que la prochaine année soit synonyme de développement, d'amélioration, d'innovation et de souplesse face aux besoins des clients.

Je tiens à remercier M. Pierre Del Fante qui a tiré sa révérence en août 2012 de son poste de directeur général du RTL, et ce, après 26 années de fidèles services dont 11 à la tête de l'un des plus grands réseaux de transport collectif au Québec. M. Del Fante a fait preuve de professionnalisme et d'un grand dévouement à la direction du RTL. Je souligne l'arrivée de son successeur, M. Guy Benedetti, en poste depuis le 27 août dernier. M. Benedetti est un gestionnaire de carrière et je suis convaincue que sa contribution sera significative en regard des enjeux du transport collectif et des nouveaux défis que propose la mobilité durable.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Caroline St-Hilaire'.

Mme Caroline St-Hilaire
Présidente

Mot du directeur général



C'est avec enthousiasme que j'ai accepté en août dernier de relever le défi de la Direction générale du Réseau de transport de Longueuil (RTL). Troisième société de transport en importance au Québec, couvrant un territoire de 309,6 km² et rejoignant une population de plus de 400 000 résidents, le RTL est sans contredit un acteur important sur la scène du transport durable, au cœur du développement économique et social de son agglomération.

Au cours des derniers mois, nous avons actualisé les enjeux et projets de l'organisation. Suite à des rencontres individuelles avec les maires et les membres de notre conseil d'administration, nous avons déterminé ce qui allait guider notre action en 2013.

Ainsi, nous avons retenu que nous devons :

- consolider la performance du RTL à titre d'exploitant reconnu, c'est-à-dire assurer une livraison de services et une gestion optimale des ressources;
- prioriser immédiatement la réalisation de grands projets structurants tels que le nouveau centre d'exploitation et le système d'aide à l'exploitation et informations aux voyageurs (SAEIV);
- s'ouvrir au milieu; soit à nos clients, à nos communautés et à nos villes constituantes. C'est dans ce contexte que nous allons entamer une vaste étude de marché qui viendra définir les orientations et positionnement du RTL. Nous devons par la suite et au cours des cinq prochaines années, travailler à la mise en œuvre de ce plan d'action.

Le secteur des transports publics est, et sera au cours des prochaines années, au cœur des enjeux sociaux du Québec et plus particulièrement dans l'agglomération de Longueuil. Le RTL sera définitivement une société en mouvement où dynamisme et réalisations seront à la source de son inspiration.

Place à l'action !

M. Guy Benedetti
Directeur général

Conseil d'administration au 31 décembre 2012



Caroline St-Hilaire
Présidente du CA et
maire de Longueuil



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



Denis Arpin
Conseiller municipal
à Saint-Bruno-de-Montarville



Albert Beaudry
Conseiller municipal
à Longueuil



Éric Beaulieu
Conseiller municipal
à Longueuil



Philippe Brunet
Maire de Saint-Lambert



Alexandra Capone
Conseillère municipale
à Boucherville



Pierre Jetté
Représentant des usagers
du transport en commun



Pierrette Laperle
Représentante des usagers
du transport adapté



Benoît L'Écuyer
Conseiller municipal
à Longueuil

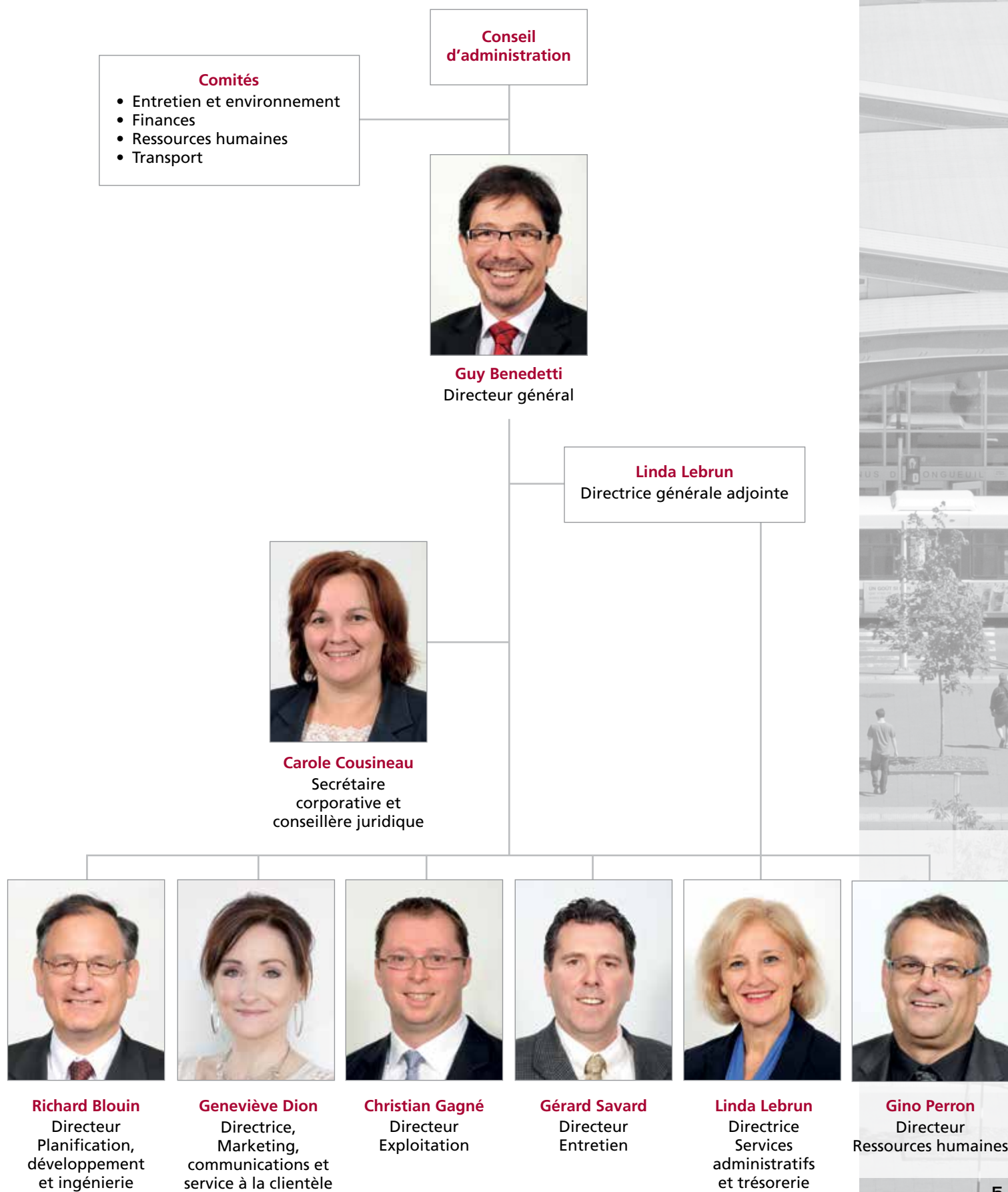


Jacques Lemire
Conseiller municipal
à Longueuil



Michael O'Grady
Conseiller municipal
à Longueuil

Organigramme de la direction au 31 décembre 2012



RÉALISATIONS 2012

Nouveau record d'achalandage

En 2012, c'est un record d'achalandage de 34 millions de déplacements qui est enregistré en transport régulier. La demande en transport collectif continue progressivement de croître et l'organisation s'adapte aux besoins changeants de sa clientèle. De surcroît, l'achalandage du transport adapté a atteint près de 360 000 déplacements, soit 2,2 % de plus qu'en 2011. Le RTL accorde une place prépondérante aux clients et est à l'écoute de leurs préoccupations.

Plusieurs facteurs contribuent à cette augmentation: le prix fluctuant de l'essence, la croissance démographique, les travaux routiers mais aussi un service de transport fiable et adapté aux besoins d'une clientèle plus importante qui adopte de plus en plus les modes de transport durable pour effectuer ses déplacements.



Amélioration des services

Le Service de la planification a déposé, en 2012, le plan d'amélioration des services du RTL pour l'horizon 2012-2016. Ce plan définit les projets et les actions de développement du réseau qui seront entrepris au cours des cinq prochaines années et identifie l'ampleur des ressources qui y seront consacrées.

Le RTL a procédé à plusieurs améliorations de service en 2012. Parmi celles-ci, mentionnons :

- la mise en place de la ligne 82 express à Boucherville;
- la desserte du boulevard Chevrier à Brossard par la ligne 38;
- la desserte de la rue Pacific à Saint-Hubert par la ligne 142;
- le prolongement du taxi T19 desservant le Parcours du Cerf jusqu'au chemin de Chambly;
- le prolongement du taxi T23 desservant les secteurs sud de Longueuil jusqu'à la gare de train de Saint-Hubert;
- la desserte de la zone aéroportuaire et des entreprises du parc d'affaires Gérard-Filion à Saint-Bruno par les lignes 92 et 128;
- la mise en place d'une ligne 28 courte les samedis et dimanches durant la période estivale et desservant de nouveau le Marché public de Longueuil;
- la ligne 74 accessible aux clients en fauteuil roulant les samedis et les dimanches.

Le RTL a dû également détourner plusieurs trajets d'autobus en raison des travaux sur la rue Riverside à Saint-Lambert et sur le chemin de Chambly à Longueuil.

Étude sur le prolongement de la ligne 4 de métro

Le RTL a participé, tout au long de l'année 2012, aux activités des différents comités du bureau de projets de l'AMT. Parmi les travaux réalisés, le RTL a procédé à l'optimisation des réseaux de rabattement d'autobus pour les différents tracés à l'étude. Il a également participé aux simulations d'achalandage, à l'évaluation des impacts et validé tout au long de l'étude, les résultats produits par l'AMT et le bureau de projets.

La Ville de Longueuil a retenu pour la ligne 4 de métro, un tracé hybride permettant de desservir les pôles existants mais également les pôles de développement futur de Longueuil.

Les tracés retenus pour les prolongements des lignes 2, 4 et 5 font l'objet d'une étude de séquençement. Cette étude permettra d'identifier des scénarios de réalisation qui aideront à maximiser les retombées sur la région, d'assurer une continuité au niveau de la réalisation et de minimiser les impacts sur l'ensemble du réseau de métro.



Étude sur un système de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal

Le RTL a participé, tout au long de l'année 2012, aux activités des différents comités du bureau des partenaires du MTQ. Parmi les travaux réalisés, le RTL a fourni des données et validé les résultats produits par le comité chargé de mettre à jour les résultats des études de transport en commun dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal déposés en 2006.

Les modes SLR et autobus ont été évalués dans cette étude en fonction de prévisions actualisées de demande en transport et d'un tracé passant par le nouveau pont. Des tracés du côté de Montréal et de Brossard ont été examinés sommairement à des fins d'évaluation.

La mise à jour des prévisions de la demande démontre la nécessité de mettre en place un mode à grande capacité dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal. Un système léger sur rails (SLR) peut répondre à la demande à la condition d'avoir le gabarit d'un métro de surface et non d'un tramway urbain. Le gouvernement du Québec devrait déposer sa recommandation en 2013 quant au mode qui sera privilégié sur le nouveau pont.

Le RTL a participé également à une étude de la Ville de Brossard visant à examiner l'intégration urbaine du tracé du SLR et des stations dans le corridor de l'autoroute 10. Cette étude permettra à la Ville de Brossard, d'établir ses orientations en ce qui concerne les pôles à desservir, l'emplacement des stations, des centres d'entretien et des stationnements incitatifs.



RÉALISATIONS 2012

Étude d'un système rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Roland-Therrien

Le RTL a participé, en 2012, à la réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité d'un système rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Roland-Therrien ainsi qu'à la réalisation d'une étude d'impact sur la circulation, de la mise en place de voies réservées en rive et de mesures de préemption des feux de circulation.

Ces études, réalisées en partenariat avec l'AMT et la Ville de Longueuil, ont conduit à un concept d'aménagement de voies réservées et à la proposition d'ajustements géométriques à certaines intersections afin de minimiser les impacts sur la circulation et de la mise en place de la voie réservée.

Le RTL a développé un concept allégé de SRB pouvant être mis en place en 2013 comportant l'implantation de voies réservées en rive, de mesures de préemption aux feux, de nouveaux abribus attrayants et de lignes à arrêts limités desservant les quartiers éloignés de Longueuil en direction de la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke.



Nouveau centre d'exploitation

Afin de remplir sa mission et d'améliorer la qualité de vie des citoyens de son territoire, le RTL planifie la construction d'un nouveau centre d'exploitation pour répondre à la croissance.

À l'automne 2012, le RTL a procédé à l'embauche de Mme Sylvie Laurin, directrice de projets - construction, laquelle est directement sous la direction de M. Guy Benedetti, directeur général, afin de souligner la priorité de ce projet. De plus, un mandat externe a été octroyé pour la recherche de sites adéquats.



SAEIV : une nouvelle étape de franchie

La phase 1 du Système d'Aide à l'Exploitation et Informations aux Voyageurs (SAEIV) a pour objectif de localiser les autobus en temps réel dans les garages et sur les sites du RTL.

En 2012, cette première étape a été complétée et a permis de terminer le développement du logiciel, d'effectuer les tests d'application, de conclure les installations dans les centres d'exploitation et de former le personnel. L'application sera mise en production en 2013.

Essai d'un autobus hybride IRISBUS-IVECO

Le Service de l'ingénierie a piloté avec succès l'essai en service d'un autobus articulé hybride de fabrication européenne de marque Irisbus-Iveco. L'un des principaux intérêts de cet essai était d'évaluer la performance en service du système hybride BAE dont seront munis les futurs autobus du RTL, l'autre étant la familiarisation avec cette nouvelle technologie de pointe.

L'autobus Irisbus-Iveco a été exploité pendant 6 semaines sur le circuit express 45, période pendant laquelle il a parcouru 11 500 kilomètres en service. En comparaison avec un autobus articulé à propulsion conventionnelle, l'autobus Irisbus-Iveco a consommé environ 33 % moins de carburant. Bien que cet essai ne permette pas de départager l'influence des différents éléments de conception, la propulsion hybride a certainement été un élément majeur de l'efficacité de cet autobus. Ceci confirme l'intérêt du choix qui a été fait pour les futurs autobus du RTL.

DONNEZ-NOUS VOTRE OPINION !

1 **Quel est votre niveau de confort lors de l'accélération du bus articulé hybride ?**
 Très satisfaisant
 Assez satisfaisant
 Peu satisfaisant
 Pas du tout satisfaisant

2 **Quel est votre niveau de confort lors de la décélération du bus articulé hybride ?**
 Très satisfaisant
 Assez satisfaisant
 Peu satisfaisant
 Pas du tout satisfaisant

3 **La température dans le bus est-elle... ?**
 Très satisfaisante
 Assez satisfaisante
 Peu satisfaisante
 Pas du tout satisfaisante

4 **Dans quelle mesure êtes-vous en accord avec les énoncés suivants ?**
Je me sens en sécurité à l'intérieur de ce bus
 Complètement d'accord
 Plutôt d'accord
 Plutôt en désaccord
 Complètement en désaccord
Je peux circuler facilement à l'intérieur de ce bus
 Complètement d'accord
 Plutôt d'accord
 Plutôt en désaccord
 Complètement en désaccord

5 **Dans quelle mesure appréciez-vous chacun des aspects suivants du bus.**
L'espacement entre les sièges
 Je n'aime pas J'aime beaucoup

6 **SUITE : Dans quelle mesure appréciez-vous chacun des aspects suivants du bus :**
La hauteur des sièges
 Je n'aime pas J'aime beaucoup

7 **Au cours d'un mois typique, combien de déplacements faites-vous sur cette ligne de bus ? (1 aller-retour = 2 déplacements)**
 Moins de 2 déplacements
 2 à 19 déplacements
 20 déplacements ou plus


8 **A quel endroit avez-vous fait le plus grande partie de votre déplacement à bord de ce bus ?**
 Dans la partie avant du bus
 Dans la partie articulée du bus
 Dans la partie arrière du bus

9 **Vous êtes :**
 Homme Femme

10 **Votre âge :**
 Moins de 18 ans 45 à 54 ans
 18 à 24 ans 55 à 64 ans
 25 à 34 ans 65 ans et plus
 35 à 44 ans

A COMPLÉTER PAR LES ENQUÊTEURS
 Ligne: _____ Quelques sièges Clients debout
 Bus: _____ utilisables (<15 clients) (00-50 clients)
 Date: _____ Majorité des sièges Bus plein
 Heure: _____ utilisables (16-30 clients) (00+ clients)
 Température: _____

LE RTL VOUS RÉMERCE DE VOTRE COLLABORATION !




RÉALISATIONS 2012

Accessibilité universelle : Projet-pilote sur la ligne 74

À l'été 2012, le RTL s'est doté d'une politique d'accessibilité universelle afin de permettre, graduellement, à toutes les clientèles d'utiliser le réseau régulier pour leurs déplacements. Le projet, le RTL universel, offre une plus grande flexibilité et liberté de déplacement à la clientèle et leur permet plus d'autonomie et de spontanéité. Comme société de transport, ce concept favorise un usage similaire des lieux et des facilités pour tous les clients.

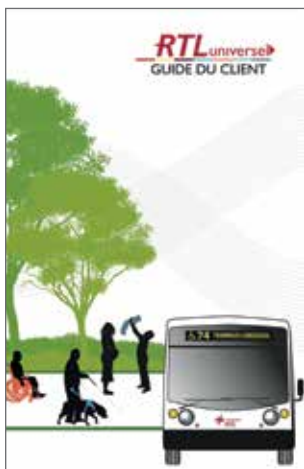
Ainsi, dans le cadre du RTL universel, le lancement de la ligne 74 marque un tournant pour la clientèle. Cette ligne comporte uniquement de nouveaux autobus à plancher surbaissé. En plus des améliorations significatives de la configuration intérieure, ces autobus permettent désormais à la clientèle qui se déplace en fauteuil roulant, d'utiliser le transport collectif régulier. Pour les clients du transport adapté, le RTL universel devient une alternative de transport additionnelle.

Lors du lancement du projet-pilote de l'accessibilité universelle sur la ligne 74, l'objectif était de promouvoir l'utilisation du transport collectif auprès des clients ayant des limitations fonctionnelles et de faire rayonner le projet auprès du grand public.



Le visuel du RTL universel représente un engagement vers l'accessibilité avec un design unique, qui représente la diversité des gens et des conditions de mobilité.

Lors du lancement, une conférence de presse a été organisée pour promouvoir le projet-pilote. Les journalistes de tous les grands médias de la Rive-Sud ont assisté à ce lancement et ont repris la nouvelle dans leurs médias respectifs.



Refonte complète du site web

Le début de l'année 2012 marque un tournant pour l'image du RTL sur le web. La refonte du site Internet a été entamée dans le but de refléter l'image d'un réseau de transport dynamique et en perpétuelle évolution. Le rafraîchissement du site corporatif est l'occasion de fidéliser la clientèle et d'acquérir de nouveaux visiteurs.

La Direction du marketing et des communications ainsi que le Service des Technologies et systèmes d'information ont travaillé de concert pour procéder à une analyse des besoins afin d'offrir une vitrine plus riche en information et plus actuelle sur le web. Dorénavant, les internautes retrouvent sur le site :

- Les horaires et les itinéraires;
- Un espace dédié aux nouvelles;
- Un formulaire afin de permettre aux usagers de communiquer leurs commentaires au Service à la clientèle;
- Un carrousel d'images pour promouvoir les services, les nouveaux titres, les concours ou toute nouveauté ponctuelle;
- L'affichage d'un calendrier pour les événements importants;
- Un fil d'affichage Twitter afin d'informer la clientèle sur les perturbations;
- Un contenu plus accessible pour faciliter l'accès aux personnes avec déficiences visuelles dans le respect des normes W3C.

The screenshot shows the RTL website homepage. At the top, there is a navigation bar with the RTL logo and links for 'Accueil', 'RTL', 'Actualités', 'Carrières', 'Météo', and 'Langues'. Below this is a secondary navigation bar with 'SERVICES', 'TARIFS', 'TRANSPORT ADAPTÉ', and 'SERVICE À LA CLIENTÈLE'. A search bar is present with the text 'Insérez un numéro de lignes ou en choisissant dans le menu déroulant'. The main content area features a large banner for 'Des questions? FAQ' with the text 'Consultez notre foire aux questions. [Plusieurs réponses s'y trouvent!]' and a 'En savoir plus >' button. Below the banner is a 'COMMUNIQUÉS' section with a sub-header 'AVIS À LA CLIENTÈLE' and a news item titled 'Le RTL lance le titre accès 65 hors pointe'. To the right of the news is a 'RTL Info' widget. At the bottom, there are five large statistics: '92 lignes d'activités', '3 366 arrêts d'activités', '424 véhicules en service', '650 000 déplacements par semaine', and '405 942 de population desservie'. Below these statistics are three logos: 'Zone étudiants', 'Mobilité Montréal', and 'RTL universel'.

Enfin, une mise à jour des technologies a été effectuée et le site a été doté d'une plate-forme flexible munie d'un gestionnaire de contenu efficace et convivial. Cette première étape a été complétée à l'automne 2012.

Ce jalon était essentiel afin de passer, dès 2013, aux étapes suivantes qui sont les outils d'aide aux clients en modes personnalisé et interactif.

RÉALISATIONS 2012

Consolidation des relations de travail

Les Directions des ressources humaines et de l'exploitation ont mis plusieurs éléments en place pour consolider leurs relations avec la partie syndicale. Ces efforts ont contribué à une baisse de 40 % du nombre de nouveaux griefs en 2012.

Les Directions des ressources humaines et de l'entretien ont négocié les salaires des trois dernières années de la convention collective avec les partenaires syndicaux, soit pour les années 2013, 2014 et 2015.



Formation des employés

Le plan annuel de formation proposé par la Direction des ressources humaines a été déployé dans toutes les directions du RTL.

En 2012, c'est plus de 2 % de la masse salariale qui a été investi en formation au RTL. La planification de plusieurs programmes d'entraînement à la tâche ont été développés pour pallier les éventuels départs à la retraite d'emplois jugés critiques.



Recrutement

La Direction des ressources humaines est à l'affût quant à l'embauche d'une relève chevronnée dans un contexte en constante évolution sur le plan des projets de transport collectif. De fait, environ 90 nouveaux employés ont été recrutés en 2012.

Parmi les 90 embauches répertoriées, 24 % étaient des femmes par rapport à 20 % en 2011. Le RTL entretient une saine gestion de la diversité ce qui a un impact positif sur l'efficacité organisationnelle.

En 2012, l'organisation compte 23 % de femmes alors que les minorités ethniques et visibles atteignent maintenant 11 %.



Diminution des accidents

Le nombre d'accidents de travail avec perte de temps a diminué de 27 % au RTL : 62 accidents en 2012 comparativement à 85 en 2011. À l'Entretien, 18 accidents avec perte de temps ont été répertoriés comparativement à 32 en 2011. Le nombre de jours perdus pour accidents a baissé de 50 % passant de 1447 en 2011 à 710 en 2012. Du côté de l'Exploitation, il y a eu une baisse de 19 % d'accidents avec perte de temps.

Force est de constater que tous les budgets et les efforts investis au cours des dernières années ont porté fruits; pensons, entre autres, à la protection des machines, aux enquêtes et analyses paritaires, à la formation, au Système d'information sur les matières dangereuses au travail (SIMDUT), au travail en hauteur, au travail en espaces clos, à la procédure de mise à énergie zéro, au port des équipements, etc.



RÉALISATIONS 2012

Transport régulier

Diminution des agressions et des accidents

Tout au cours de l'année 2012, de la formation continue a été dispensée aux chauffeurs afin de réduire les agressions de même que les accidents. Ces efforts, ainsi que l'implication soutenue des superviseurs et de la Direction de l'exploitation ont donné des résultats. En effet, les agressions verbales et physiques ont diminué de 28 % en 2012, ce qui représente le meilleur résultat du RTL depuis 2004.

Les membres du comité « Accidents » ont également poursuivi leurs activités en 2012. L'efficacité de ce comité se démontre. En effet, le taux d'accidents a diminué de 5,7 % de 2011 à 2012. Le nombre d'accidents évitables est passé de 251 à 239 et celui des accidents inévitables de 205 à 191 pour un total de 430 en 2012 comparativement à 456 en 2011. Les interventions auprès des chauffeurs sur la formation de conduite préventive, la sensibilisation ainsi que les suivis de gestion ont eu un effet bénéfique.

Virage vert

La Direction de l'exploitation a continué son travail afin de réduire la consommation de papier. En collaboration avec le syndicat des chauffeurs, une procédure de transfert de documents électroniques sur l'ensemble des documents, qui étaient partagés en mode papier, a été mise en place. L'utilisation de moyens électroniques a permis une réduction significative de la consommation de papier, soit près de 30 000 feuilles.



Programme de reconnaissance

Le programme de reconnaissance de l'excellence chez les chauffeurs a récompensé, en 2012, cinq chauffeurs s'étant classés au sommet relativement à leur performance, un prix représentant l'or, l'argent et le bronze ainsi que deux mentions d'excellence. De plus, les chauffeurs s'étant classés du sixième au vingt-cinquième rang ont reçu une lettre de félicitations. De nouveaux critères d'évaluation ont été ajoutés permettant de mieux cibler les chauffeurs performants, soit les avis administratifs ou disciplinaires reçus, incluant le registre SAAQ ainsi que la validité du permis de conduire.



Transport adapté et taxis collectifs

Nouveau contrat

Le RTL a conclu un nouveau contrat d'une durée de trois ans (2012-2015) avec son fournisseur de service de taxi pour le transport adapté. Ce nouveau contrat, en plus de clauses portant sur la formation obligatoire du personnel, comporte des normes de qualité et de performance quant à la prestation du service. Ce contrat a été conclu dans un esprit de partenariat où les parties s'engagent à travailler ensemble à l'amélioration du service à la clientèle.

Des minibus adaptés plus confortables

Au cours de l'été 2012, notre fournisseur a remplacé six minibus adaptés par de nouveaux véhicules munis d'une suspension pneumatique. Lors des tests d'essai auprès des clients, ceux-ci estimaient, à plus de 30 %, que leur confort s'était amélioré. D'ici deux ans, tous les véhicules seront dotés de cette suspension. Autre avancée, ces minibus sont moins bruyants.

Des chauffeurs en beauté

Notre fournisseur de service de taxi collectif et de taxi adapté a fourni des uniformes à tous ses chauffeurs. En plus d'ajouter une touche de professionnalisme, notre clientèle peut maintenant mieux distinguer les chauffeurs lors de l'embarquement, surtout dans les lieux publics.



Entretien

En 2012, dans le cadre de la promotion de la santé et de la sécurité de ses employés, le RTL a participé à une recherche sur l'utilisation des produits biotechnologiques. Cette recherche s'est faite conjointement avec des représentants de l'Université de Montréal, de l'Institut de recherche en santé et sécurité au travail, des partenaires syndicaux, des représentants du RTL et des représentants d'Innu-Science, un fournisseur de produits biotechnologiques. Cette participation fait suite au virage vert qu'avait déjà amorcé le RTL en 2010-2011 et démontre son intérêt à protéger ses employés. Le rapport sera émis en 2013.

Dans le but de préserver ses infrastructures, la Direction de l'entretien a entamé des travaux de carrosserie majeurs sur les autobus à plancher surbaissé des séries 1996 à 1999. Les travaux s'échelonnent sur une période d'un an. Elle a aussi débuté des travaux de carrosserie majeurs sur les autobus à plancher surbaissé de la série 2005 qui s'étaleront pendant une bonne partie de l'année.

De plus, l'Entretien a terminé la mise aux normes de tous les palettiers du centre Longueuil.



PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Coup de jeunesse à nos communications

Le RTL est en mouvement constant. Afin de mieux refléter ce mouvement et s'inscrire dans une facture visuelle plus moderne, une révision des outils de communication a été effectuée. Résultats : un visuel plus actuel, plus accrocheur et qui représente davantage la réalité du RTL en mouvement.

AVIS PUBLIC
DÈS LE 25 JUIN 2012
 les lignes suivantes adopteront un **HORAIRE D'ÉTÉ** :

3- 4- 5- 8- 9- 10- 13- 14- 16- 17- 19- 20- 21- 28- 29- 30- 33- 34- 42- 44- 46- 47- 54- 55- 59- 60- 71- 73- 75- 77- 83- 84- 88- 90- 99- 117- 120- 142- 192- 199- T21- T22- T77- T92

De même, des **MODIFICATIONS** de service seront apportées aux lignes suivantes :

5
Le temps de parcours est ajusté et son horaire s'en trouve changé.

6 - 106
Dû aux travaux sur Riverside à St-Lambert, le trajet empruntera les rues Wisluc, River et Oak entre Riverside et Desaulniers. Le temps de parcours est ajusté.

8 - 28 - 88
Dû aux travaux sur le chemin de Chambly, le trajet empruntera le boulevard Roland-Therrien entre le boulevard Jacques-Cartier et la rue Vuzeauin.

13 - 15
Dû aux travaux sur Riverside à St-Lambert, le trajet empruntera les rues Wisluc, River et Oak entre Riverside et Desaulniers et Prince-Arthur, Stanley, Queen et Alexandra entre Victoria et Alexandra. Le temps de parcours est ajusté.

28
NOUVEAU
Marché Public
Mise en place d'un service les samedis et dimanches entre 9 h et 20 h durant la saison estivale entre le Terminus Longueuil et le nouveau Marché public de Longueuil situé à l'angle des rues Bishop et de la Savane.

32
Le départ de 8 h 16 au Terminus Centre-ville s'effectuera à 8 h 14.

35 - 135
En pointe de l'après-midi, en direction de Terminus Centre-ville, le trajet est modifié au Terminus Parasol. Le temps de parcours est ajusté.

37
Le départ de 16 h 49 au Terminus Centre-ville s'effectuera à 16 h 47 et le départ de 17 h 28 à Suroît/Planétodon s'effectuera à 17 h 29.

55
Dû aux travaux sur Riverside à St-Lambert, le trajet en pointe du matin, empruntera les rues Victoria, Desaulniers, Victoria, Prince-Arthur, Hickson, Osborne, en en pointe de l'après-midi, les rues Riverside, Hickson, Prince-Arthur, Victoria, Desaulniers, Victoria. Le temps de parcours est ajusté.

71
Les départs de 18 h 19 à Curé-Poirier /Roland-Therrien du samedi et du dimanche se poursuivront jusqu'au Terminus Longueuil.

74
Les départs à d'Auvergnierie Genelly de 6 h 16, 8 h 06 et 8 h 36 s'effectueront à 6 h 18, 8 h 09 et 8 h 39. Les départs au Terminus Longueuil de 6 h 01, 7 h 51 et 8 h 21 s'effectueront à 6 h 04, 7 h 54 et 8 h 24.

74
Dès le 30 juin, la ligne sera accessible aux fauteuils roulants les samedis et dimanches.

77
Le temps de parcours du départ de 7 h 38 à Rincou/Boisblanc est ajusté avec le temps de parcours de la pointe du matin.

80
Le départ de 7 h 02 à Desmarcs et de Touraine s'effectuera à 7 h 04.

90
Le temps de parcours est ajusté pour les départs de 18 h 26 et 18 h 36 au Terminus Centre-ville avec le temps de parcours de la pointe de l'après-midi.

91
Le trajet de la ligne sera détourné par les rues Durham, Garsme, de Chambly, Marie-Victorin, Hocquet et Cléveux. Le temps de parcours est ajusté.

92
Le trajet de la ligne sera détourné par les rues de Chambly, Marie-Victorin, Hocquet et Cléveux.

132
Le départ de 7 h 32 au Terminus Centre-ville s'effectuera à 7 h 22.

192
Le trajet de la ligne 192 sera détourné par les rues de Rigou et Durham.

T93
L'horaire est ajusté en pointe du matin et de l'après-midi.

CHANGEMENT DE QUAI AU TERMINUS MONTARVILLE

PROCHAINS CONGÉS

FÊTE NATIONALE DU QUÉBEC :
lundi 25 juin

FÊTE DU CANADA :
lundi 2 juillet

Service d'un dimanche sur toutes les lignes du réseau

36^e Société Québécoise
Secoursaire corporative

Suivez-nous sur
[@RTL_info](https://twitter.com/RTL_info)
 et sur rtl-longueuil.qc.ca

Service à la clientèle
450-463-0131

Longueuil
RTL

Nouvel avis public

Longueuil
RTL

Horaire Trajet

78

- ▶ Terminus Longueuil
- ▶ Riverside
- ▶ avenue Victoria
- ▶ Secteur "B"

Desserte: Longueuil (arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil), Saint-Lambert.

en vigueur le 20 août 2012

rtl-longueuil.qc.ca [twitter @RTL_info](https://twitter.com/RTL_info)

Nouvel horaire

Lancement du service Twitter

En 2012, le RTL a fait son premier Tweet sur RTL_info !

Les perturbations majeures et les détours qui affectent le déplacement des clients y sont communiqués.

Au 31 décembre 2012, c'est plus de 570 clients qui suivaient le RTL quotidiennement. Ce nombre augmente tous les jours.



Tournée des écoles

La rentrée scolaire est toujours une période intense et mouvementée pour les étudiants et pour le Réseau. L'étudiant doit renouveler sa carte OPUS pour la prochaine année scolaire, occasionnant une congestion à la billetterie du terminus Longueuil.

Pour réduire ce phénomène et maintenir un service à la clientèle de qualité, le RTL a pris l'initiative de faire la tournée de plusieurs écoles afin de faciliter le renouvellement de la carte OPUS directement à l'école plutôt qu'à la billetterie.

La mise en place d'un concours, un site web amélioré ainsi que la présence d'affiches dans toutes les écoles visitées ont porté leurs fruits. Résultat : une augmentation de 24 % des visites de la part des étudiants lors de la tournée scolaire de 2012.



PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

En ville sans ma voiture

Pour une 10^e année consécutive, le RTL a participé activement à la journée internationale « En ville sans ma voiture » le 22 septembre 2012.

Pour souligner le 10^e anniversaire de l'événement, le RTL a proposé aux visiteurs une vision du transport collectif, d'hier à demain.

Ainsi, une exposition photographique, installée dans l'autobus hybride IVECO, a fait le pont entre le transport d'hier et le transport de demain.

De plus, une performance de jeunes artistes en direct a posé un regard sur notre ville, notre habitat et notre planète dans un contexte où l'on modifie nos habitudes et où l'on maintient nos comportements actuels en transport collectif.

Ce regard de la jeunesse, tourné vers l'avenir, signifie l'héritage à venir aux yeux de la nouvelle génération.

Venez nous visiter!
Le 22 septembre au Vieux-Port de Montréal,

EN VILLE SANS MA VOITURE

AU PROGRAMME DU RTL:
Un survol du transport collectif | Un autobus articulé hybride | Des performances d'artistes en direct!

En savoir plus >



Festival international de percussions de Longueuil

Festival d'envergure à Longueuil, le Festival de percussions de Longueuil a attiré environ 200 000 personnes sur son site qui est situé sur la rue Saint-Charles à Longueuil.

Le RTL a profité de cet événement pour promouvoir l'utilisation du transport collectif en offrant des navettes gratuites aux festivaliers qui souhaitent se rendre au site. Cette participation du RTL a eu comme principal atout de diminuer la congestion routière en périphérie du site du Festival et a offert l'opportunité aux festivaliers de découvrir les bienfaits du transport collectif.



Tour du silence

Depuis plusieurs années, le RTL appuie le Tour du silence en y participant financièrement et activement pour sensibiliser tous les acteurs à partager le réseau routier de manière sécuritaire. Cette année encore, le RTL a participé au Tour du silence à Boucherville afin de rendre hommage aux personnes qui ont perdu la vie à vélo.



PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

JR Bruizers de la Rive-Sud

Les jeunes adultes représentent sans contredit une partie importante des clients du RTL. La promotion du transport collectif auprès de cette clientèle est un incontournable et permet de fidéliser celle-ci durant toutes les étapes de sa vie.

C'était une première pour le RTL d'établir un partenariat avec l'équipe de football junior : les JR Bruizers de la Rive-Sud. En échange de navettes offertes à l'équipe, le RTL est devenu le présentateur officiel du match du 23 septembre 2012 et s'est assuré d'une visibilité auprès de cette clientèle importante.



PORTRAITS au 31 décembre 2012

Portrait du réseau



Les véhicules



Les arrêts



L'exploitation

	Autobus	Taxis	Total
Véhicules-heures annuels « assignés »			
RTL	914 177	35 240	949 416
Contrat AMT (ligne 90)	30 075	-	30 075
Total	944 252	35 240	979 491
Véhicules-km annuels			
RTL	20 560 081	823 348	21 383 429
Contrat AMT (ligne 90)	847 338	-	847 338
Total	21 407 419	823 348	22 230 767
Véhicules en opération en pointe AM (assignation novembre 2012)			
RTL	341	21	362
Contrat AMT (ligne 90)	17	-	17
Total	358	21	379
Vitesse d'exploitation (km/h)			
RTL	22,5	23,4	22,5
Contrat AMT (ligne 90)	28,2	-	28,2
Total	22,7	23,4	22,7



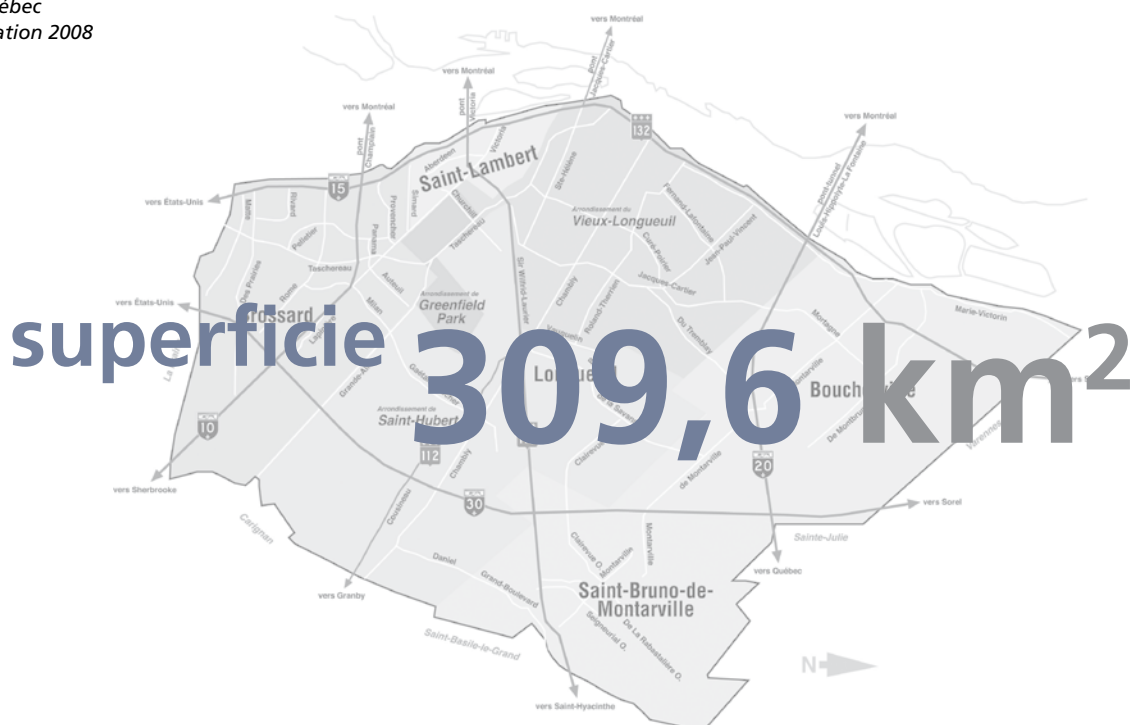
PORTRAITS au 31 décembre 2012

Portrait de la population



Ville	Arrondissement	Superficie ¹ (km ²)	Population ² décembre 2010	Personne par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	Part modale ³ TC en pointe AM
Boucherville		81,1	41 502	2,61	40,5	1,69	18,7%
Brossard		52,2	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	66,3	80 620	2,60	37,7	1,52	20,9%
	Vieux-Longueuil	51,8	138 642	2,18	39,6	1,19	24,6%
	Sous-total	122,9	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		10,1	21 987	2,11	45,5	1,25	28,7%
Territoire RTL		309,6	405 942	2,41	39,6	1,37	24,2%

Source :
 (1) Ville de Longueuil
 (2) Gazette officielle du Québec
 (3) Enquête Origine-Destination 2008



Portrait de la clientèle



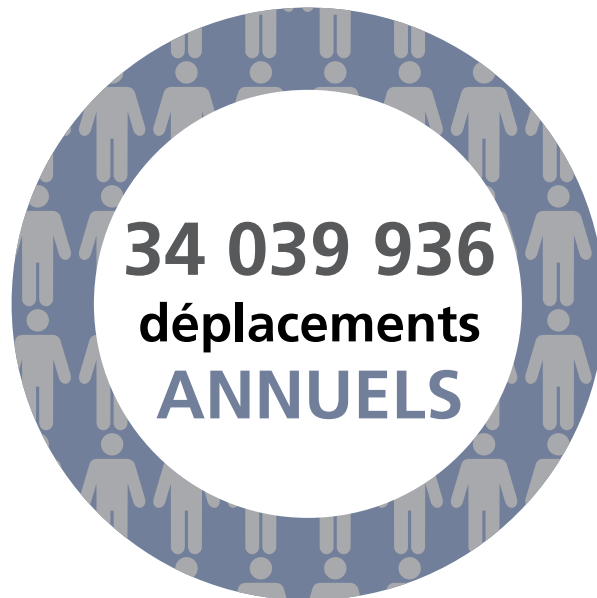
Ville	Arrondissement	Lieu de résidence	Âge moyen ³	Groupe d'âge				Sexe		Statut		
				5-17 ans	18-25 ans	26-64 ans	65 ans et +	homme	femme	travailleur	étudiant	autre
Boucherville		7,8%	34,2	11,4%	32,4%	54,6%	1,6%	45,6%	54,4%	56,7%	40,2%	3,1%
Brossard		24,2%	32,8	15,7%	29,9%	51,5%	2,9%	43,8%	56,2%	54,4%	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%	2,5%	42,2%	57,8%	56,8%	40,2%	3,0%
	Vieux-Longueuil	29,7%	35,4	14,4%	24,1%	55,2%	6,3%	42,2%	57,8%	53,9%	34,0%	12,1%
	Sous-total	53,1%	34,4	14,9%	27,0%	53,1%	5,0%	41,8%	58,2%	54,9%	36,3%	8,8%
Saint-Bruno-de-Montarville		3,4%	32,8	17,4%	31,8%	49,2%	1,6%	50,6%	49,4%	46,6%	51,7%	1,7%
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%	4,3%	44,1%	55,9%	55,3%	37,5%	7,2%

Source :
Enquête Origine-Destination 2008

34,1 âge moyen
44,1 % homme
55,9 % femme
55,3 % travailleur
37,5 % étudiant



La fréquentation du service régulier



Répartition de l'achalandage

Selon la destination

44,1 %	centre-ville
20,1 %	reste de l'île de Montréal
0,3 %	Laval et couronne nord
36,2 %	interne agglomération
2,2 %	vers/de couronne sud
0,1 %	autres

Selon la période de la journée

35,5 %	pointe AM (6 h - 8 h 59)
34,9 %	pointe PM (15 h 30 - 18 h 29)
1,4 %	hors-pointe matin
19,4 %	hors-pointe jour
8,8 %	hors-pointe soir



La fréquentation du transport adapté

19 minibus en pointe	2,96 passagers / course / taxi
85 taxis en pointe	15,12 \$ coût / voyageur / taxi
7 794 128 \$ coûts d'exploitation	66 149 clients en fauteuil roulant
21,69 \$ coût / déplacement	271 714 clients ambulants
128 757 déplacements / minibus	21 470 accompagnateurs
230 576 déplacements / taxi	77 774 courses / taxi
2,37 passagers / véhicule / heure	8,41 km parcourus / passager / minibus



Portrait des Ressources humaines

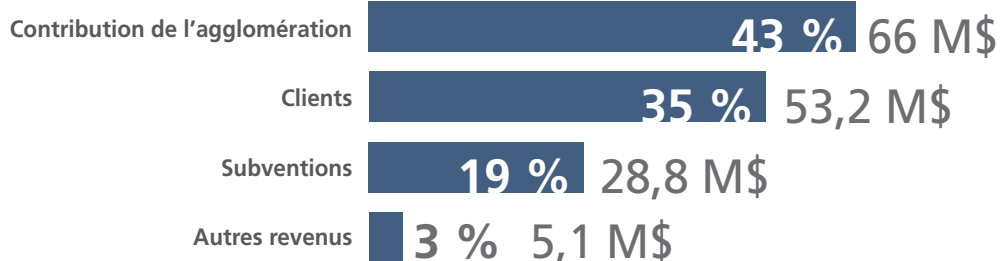
688 chauffeurs	
223 employés d'entretien	
77 employés de bureau	
93 personnel d'encadrement	

LES FINANCES pour l'exercice terminé le 31 décembre 2012

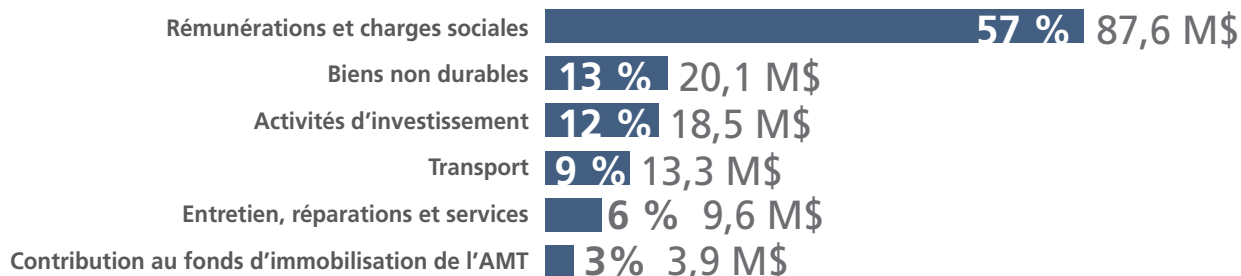
Le Réseau de transport de Longueuil a enregistré un excédent de 152 000 \$.

Revenus

Au total, en 2012, le RTL a enregistré des revenus de 153,1 M\$.



Dépenses



Biens non durables

10,3 M\$ carburant;
7,8 M\$ pièces et fournitures;
2,0 M\$ services publics.

Dépenses de transport

7,3 M\$ transport adapté;
1,4 M\$ taxi collectif;
3,9 M\$ contribution à la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire/Montréal;
0,7 M\$ dépenses diverses de transport.



Entretien, réparations et services

1,7 M\$ entretien et réparation des immeubles;
1,9 M\$ services techniques;
2,0 M\$ contribution pour l'utilisation des équipements métropolitains;
2,8 M\$ frais généraux;
1,2 M\$ frais de location, honoraires professionnels et autres.

Investissements

Le RTL a investi 7 M\$ dans ses immobilisations. La majorité des projets d'acquisition fait l'objet d'une subvention selon les divers programmes gouvernementaux. De ce montant, 4,6 M\$ ont permis d'acquérir huit autobus conventionnels à plancher surbaissé afin de pallier des mesures de mitigation reliées à des travaux routiers sur le territoire du RTL. 100 % de ce montant a été subventionné par le MTQ. Le solde de 2,4 M\$ a été investi dans le maintien du patrimoine, les infrastructures informatiques et les innovations technologiques.

Tarifs 2012

		ORDINAIRE	RÉDUIT	RÉDUIT
			18 à 25 ans / étudiant	6 à 11 ans 12 à 15 ans 16-17 ans/étudiant 65 ans et plus
		▼	▼	▼
Titres de transport / non remboursables				
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>	147,00 \$	118,00 \$	88,00 \$
	tram ZONE 3 AMT, RTL, STM, STL.	117,00 \$	93,50 \$	70,00 \$
	4 mois consécutifs au RTL	----	198,00 \$	198,00 \$
	1 mois au RTL	84,50 \$	50,50 \$	50,50 \$
	6 passages au RTL <small>Aussi en multiple de 6 jusqu'à 36 passages.</small>	17,00 \$ pour 6	17,00 \$ pour 6	10,25 \$ pour 6
Sur Solo jetable 	6 passages au RTL <small>Aussi en multiple de 6 jusqu'à 24 passages.</small>	17,00 \$ pour 6	GRATUIT <ul style="list-style-type: none"> • Enfant de moins de 6 ans, et accompagné d'une personne en assurant la surveillance. • ACCOMPAGNATEUR d'un client admis au transport adapté. 	
En monnaie exacte	COMPTANT sans correspondance	3,20 \$		

\$

\$

\$



États financiers



Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres du conseil,

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Réseau de transport de Longueuil, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2012, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le fait que Réseau de transport de Longueuil inclut dans ses états financiers certaines informations financières fiscales qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations portent sur la ventilation de l'excédent accumulé ainsi que sur l'excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales et sont présentées à la note complémentaire 12 et aux annexes A et B. La direction a choisi de présenter ces informations, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

Deloitte s.e.n.c.r.l.

Le 27 mars 2013

Brossard, Québec

¹ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique no A108263

Rapport de la Vérificatrice générale

Aux membres du conseil,

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Réseau de transport de Longueuil, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, l'état des résultats, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2012, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que Réseau de transport de Longueuil inclut dans ses états financiers certaines informations financières fiscales qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations portent sur la ventilation de l'excédent accumulé ainsi que sur l'excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales et sont présentées à la note complémentaire 12 et aux annexes A et B. La direction a choisi de présenter ces informations, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

Le 27 mars 2013

Longueuil, Québec

Francine Brunette, CPA auditrice, CA

Francine Brunette, CPA auditrice, CA

État des résultats

de l'exercice terminé le 31 décembre 2012

	Budget	Réalizations	
		2012	2011
	\$	\$	\$
Revenus			
Quotes-parts	66 000 000	66 000 000	65 382 000
Transferts	28 116 000	28 791 741	43 876 728
Services rendus	56 017 900	53 960 763	52 257 997
Intérêts	15 000	56 678	77 362
Autres revenus	4 326 900	4 337 473	3 993 340
	154 475 800	153 146 655	165 587 427
Charges par fonctions			
Administration générale	24 694 600	24 812 766	22 951 673
Transport	126 008 400	127 524 661	125 272 099
Frais de financement	6 101 300	6 100 081	5 359 986
	156 804 300	158 437 508	153 583 758
(Déficit) excédent de l'exercice	(2 328 500)	(5 290 853)	12 003 669
Excédent accumulé au début de l'exercice		168 446 956	156 443 287
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		163 156 103	168 446 956

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la variation de la dette nette

de l'exercice terminé le 31 décembre 2012

	Budget	Réalizations	
		2012	2011
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	(2 328 500)	(5 290 853)	12 003 669
Variation des immobilisations			
Acquisition	(6 905 000)	(6 902 063)	(34 550 821)
Produit de cession	-	32 224	20 646
Amortissement	15 200 000	17 834 350	15 827 243
Perte sur cession	-	172 920	328 302
	8 295 000	11 137 431	(18 374 630)
Variation des stocks	-	346 073	294 707
Variation des autres actifs non financiers	-	(238 645)	3 922 812
	-	107 428	4 217 519
Variation de la dette nette	5 966 500	5 954 006	(2 153 442)
Dette nette au début de l'exercice		(31 039 334)	(28 885 892)
Dette nette à la fin de l'exercice		(25 085 328)	(31 039 334)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la situation financière

au 31 décembre 2012

	2012	2011
	\$	\$
Actifs financiers		
Encaisse	2 298 563	5 506 007
Débiteurs (note 4)	73 370 107	65 035 022
	75 668 670	70 541 029
Passifs		
Emprunts temporaires (note 5)	4 841 000	-
Créditeurs et charges à payer (note 6)	15 713 791	22 304 352
Revenus reportés (note 7)	953 557	1 164 537
Dette à long terme (note 8)	63 419 350	65 804 674
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 9)	15 826 300	12 306 800
	100 753 998	101 580 363
Dette nette	(25 085 328)	(31 039 334)
Actifs non financiers		
Immobilisations (note 10)	184 934 529	196 071 960
Stocks	2 866 294	3 212 367
Autres actifs non financiers (note 11)	440 608	201 963
	188 241 431	199 486 290
Excédent accumulé (note 12)	163 156 103	168 446 956

Obligations contractuelles (note 14)
Éventualités (note 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 décembre 2012

	2012	2011
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
(Déficit) excédent de l'exercice	(5 290 853)	12 003 669
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations	17 834 350	15 827 243
Perte à la cession d'immobilisations	172 920	328 302
	12 716 417	28 159 214
Variation des éléments hors caisse (note 13)	(11 509 698)	6 079 001
	1 206 719	34 238 215
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition	(6 902 063)	(34 550 821)
Produit de cession	32 224	20 646
	(6 869 839)	(34 530 175)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	11 326 300	12 965 300
Remboursement de la dette à long terme	(13 816 000)	(10 295 000)
Variation nette des emprunts temporaires	4 841 000	-
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	104 376	59 922
	2 455 676	2 730 222
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(3 207 444)	2 438 262
Encaisse au début de l'exercice	5 506 007	3 067 745
Encaisse à la fin de l'exercice	2 298 563	5 506 007

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Charges par objets de l'exercice terminé le 31 décembre 2012

	Budget	Réalizations	
		2012	2011
	\$	\$	\$
Rémunération	65 322 000	65 321 790	62 532 301
Charges sociales	22 257 600	22 256 905	19 920 361
Biens et services	44 033 400	43 035 771	46 320 278
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	1 078 300	1 078 141	568 528
Du gouvernement du Québec et ses entreprises	1 491 000	1 490 939	2 034 030
Autres frais de financement	3 532 000	3 531 001	2 757 428
Contributions à des organismes	3 890 000	3 888 611	3 623 589
Amortissement des immobilisations	15 200 000	17 834 350	15 827 243
	156 804 300	158 437 508	153 583 758

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

31 décembre 2012

1. Statuts de l'organisme municipal

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

2. Méthodes comptables

Les états financiers du Réseau 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 »).

Ils contiennent certaines informations financières établies à des fins fiscales conformément au Manuel de la présentation de l'information financière municipale publié par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. Celles-ci comprennent l'excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales présenté aux annexes A et B et la ventilation de l'excédent (déficit) accumulé à des fins fiscales présentées à la note complémentaire 12.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Base de présentation

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Notes complémentaires

31 décembre 2012

2. Méthodes comptables (suite)

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 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. Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées moins le rendement espéré des actifs du régime.

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

Les obligations au titre des prestations constituées sont calculées de façon actuarielle selon la méthode 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, à partir des hypothèses les plus probables du Réseau en matière d'évolution des salaires, de roulement du personnel, d'âge de départ à la retraite des participants, d'évolution des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels.

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués selon la méthode de la valeur 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 salariés participants. L'amortissement débute dans l'exercice subséquent à celui de la constatation du gain ou de la perte.

Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement comme charge. Il fait l'objet en contrepartie 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.

Immobilisations

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

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

Notes complémentaires

31 décembre 2012

2. Méthodes comptables (suite)

Stocks

Les stocks de fournitures, constitués principalement de carburant et de pièces de rechange, sont évalués au coût selon la méthode de l'épuisement successif.

Les stocks désuets sont radiés des livres.

Utilisation 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.

Les principaux éléments qui nécessitent l'utilisation d'estimations de la part de la direction sont les revenus régionaux, les contributions régionales, les subventions dont celle relative à la taxe sur l'essence, les durées de vie utile des immobilisations aux fins de l'amortissement, l'établissement des débiteurs à affecter au remboursement de la dette à long terme, les hypothèses relatives à l'établissement de la charge et du passif au titre des avantages sociaux futurs ainsi que les provisions à l'égard des passifs et des réclamations en justice.

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.

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 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 aux fins suivantes à la suite d'un choix exercé par le Réseau et amorti selon les durées indiquées ci-dessous par affectation à l'excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales.

- Mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1er janvier 2000

- Pour les salaires et les avantages sociaux : 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 les coûts reliés aux services passés découlant de modifications de régimes de retraite à prestations déterminées : 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 dans le futur et aucun amortissement n'est prévu.

Notes complémentaires

31 décembre 2012

2. Méthodes comptables (suite)

Montant à pourvoir dans le futur (suite)

- Avantages sociaux futurs

- à titre de mesure d'allègement pour gains / pertes actuariels 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 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.

3. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 2 229 649 \$ (2 201 892 \$ en 2011) est affecté à des fins de fonds d'assurance et de fonds d'immobilisations.

4. Débiteurs

	2012	2011
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	68 371 112	59 782 237
Gouvernement du Canada et ses entreprises	328 104	858 236
Détaillants	2 633 282	2 089 082
Autres	2 037 609	2 305 467
	73 370 107	65 035 022

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

41 721 907	42 500 867
------------	------------

5. Emprunts temporaires

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 10 000 000 \$, portant intérêt au taux de base de 3 % (3 % en 2011) 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 de 3 % (3 % en 2011).

Le solde des emprunts temporaires est de 4 841 000 \$ au 31 décembre 2012.

6. Crédoeurs et charges à payer

	2012	2011
	\$	\$
Salaires et avantages sociaux	11 339 448	11 905 960
Fournisseurs	3 681 593	9 347 345
Dépôts et retenues de garantie	482 178	839 536
Intérêts courus sur la dette à long terme	210 572	211 511
	15 713 791	22 304 352

Notes complémentaires

31 décembre 2012

7. Revenus reportés

	2012	2011
	\$	\$
Titres de transport	615 444	600 072
Transferts	338 113	564 465
	953 557	1 164 537

8. Dette à long terme

	2012	2011
	\$	\$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 1,60 % à 5,00 %, échéant de 2013 à 2022	63 771 400	66 261 100
Frais reportés liés à la dette à long terme	(352 050)	(456 426)
	63 419 350	65 804 674

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

	\$
2013	23 258 000
2014	13 615 000
2015	6 631 700
2016	9 979 700
2017	6 923 700
2018 et suivants	3 363 300

Le Réseau a émis des obligations envers un régime de retraite (PL54) pour un montant cumulatif de 5 765 400 \$.

9. Avantages sociaux futurs

	2012	2011
	\$	\$
<i>Passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif des régimes à prestations déterminées capitalisés	(11 214 400)	(7 883 700)
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(4 611 900)	(4 423 100)
	(15 826 300)	(12 306 800)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	14 326 900	12 806 900
Régimes à prestations déterminés non capitalisés	334 600	328 100
Régimes de retraite des élus municipaux	32 577	32 127
	14 694 077	13 167 127

Notes complémentaires

31 décembre 2012

9. Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes capitalisés d'avantages sociaux futurs à prestations déterminées

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

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

Les taux de cotisation des employés varient de 6 % à 7 % selon le groupe d'employés. Les taux de cotisation de l'employeur varient de 9,3 % à 15,6 % selon le groupe d'employés.

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées entre le 31 décembre 2009 et le 31 décembre 2010.

	2012	2011
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(7 883 700)	(5 861 900)
Charge de l'exercice	(14 326 900)	(12 806 900)
Cotisations versées par l'employeur	10 996 200	10 785 100
Passif à la fin de l'exercice	(11 214 400)	(7 883 700)
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation</i>		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	213 298 300	201 338 700
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(270 181 300)	(256 686 100)
Pertes actuarielles non amorties	45 668 600	47 463 700
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(11 214 400)	(7 883 700)
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs</i>		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	213 298 300	201 338 700
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(270 181 300)	(256 686 100)
	(56 883 000)	(55 347 400)

Notes complémentaires

31 décembre 2012

9. Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes capitalisés d'avantages sociaux futurs à prestations déterminées (suite)

	2012	2011
	\$	\$
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	10 273 500	8 839 700
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	-	1 716 700
Cotisations salariales des employés	(3 719 200)	(3 418 000)
Amortissement des pertes actuarielles	4 549 100	3 141 200
Charge de l'exercice excluant les intérêts	11 103 400	10 279 600
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	15 336 200	14 810 000
Rendement espéré des actifs	(12 112 700)	(12 282 700)
Charge d'intérêts nette	3 223 500	2 527 300
	14 326 900	12 806 900
<i>Informations complémentaires</i>		
Rendement réel des actifs pour l'exercice	9 405 900	12 763 000
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(12 112 700)	(12 282 700)
(Perte) gain de l'exercice sur le rendement des actifs	(2 706 800)	480 300
Perte de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	(47 200)	(17 142 700)
Prestations versées au cours de l'exercice	12 161 700	11 322 000
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	210 405 600	194 017 000
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau DMERCA	5 765 400 13	5 187 100 12
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation	6,00 %	6,00 %
Taux de rendement prévu à long terme	6,00 %	6,00 %
Taux de croissance des salaires	3,50 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,50 %	2,50 %

Notes complémentaires

31 décembre 2012

9. Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes non capitalisés d'avantages sociaux futurs à prestations déterminées

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

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

	2012	2011
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(4 423 100)	(4 250 600)
Charge de l'exercice	(334 600)	(328 100)
Prestations ou primes versées par l'employeur	145 800	155 600
Passif à la fin de l'exercice	(4 611 900)	(4 423 100)
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation</i>		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(5 306 600)	(4 821 000)
Pertes actuarielles non amorties	694 700	397 900
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(4 611 900)	(4 423 100)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	80 600	80 400
Amortissement des pertes actuarielles	41 700	41 700
Charge de l'exercice excluant les intérêts	122 300	122 100
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	212 300	206 000
	334 600	328 100

Notes complémentaires

31 décembre 2012

9. Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes non capitalisés d'avantages sociaux futurs à prestations déterminées (suite)

	2012	2011
	\$	\$
<i>Informations complémentaires</i>		
Perte de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	(337 500)	(200)
DMERCA	12	12
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle à la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation	3,75 %	4,00 %
Taux de croissance des salaires	3,50 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,50 %	2,50 %

Régime de retraite à cotisations déterminées

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

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

En 2012, aucune cotisation des employés et de l'employeur n'a été effectuée puisque le régime a pris fin au 1^{er} janvier 2010.

Régime de retraite des élus municipaux

Le Régime de retraite des élus municipaux (RREM) et le Régime de prestations supplémentaires des élus municipaux (RPSEM), ce dernier s'appliquant de façon complémentaire s'il y a lieu aux élus municipaux en poste le 31 décembre 2000 et aux personnes ayant droit à une rente du RREM à cette date, sont des régimes à prestations déterminées gérés en vertu de la Loi sur le régime de retraite des élus municipaux (L.R.Q., c. R-9.3). Dans le cas du RREM, les élus participants et les municipalités participantes se partagent le financement du régime par le versement de cotisations dans le cas des élus et de contributions dans le cas des municipalités. Dans le cas du RPSEM, seules les municipalités participantes sont responsables de verser les contributions requises. Les cotisations et les contributions sont établies conformément aux taux et règles fixés par règlement du gouvernement.

Notes complémentaires

31 décembre 2012

9. Avantages sociaux futurs (suite)

Régime de retraite des élus municipaux (suite)

Étant donné que ces deux régimes sont des régimes à employeurs multiples administrés par la Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances (CARRA), qui ne comportent pas de comptes distincts, les municipalités participantes comptabilisent ces régimes comme s'ils étaient des régimes à cotisations déterminées. Ainsi, la charge encourue dans un exercice donné par une municipalité participante relativement à ces régimes de retraite correspond aux contributions devant être versées par elle pour cet exercice tel qu'établi par règlement du gouvernement.

	2012	2011
	\$	\$
Cotisations des élus au RREM	9 665	9 531
Charge de l'exercice		
Contributions de l'employeur au RREM	32 577	32 127

10. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Bâtiments	100 674 615	300 844		100 975 459
Véhicules	205 669 042	4 955 342	5 596 010	205 028 374
Ameublement et équipement de bureau	25 458 526	666 742	87 197	26 038 071
Machinerie, outillage et équipement	2 580 051	114 290	22 551	2 671 790
Terrains	3 648 255	-	-	3 648 255
	338 030 489	6 037 218	5 705 758	338 361 949
Immobilisations en cours	192 321	864 845	-	1 057 166
	338 222 810	6 902 063	5 705 758	339 419 115
Amortissement cumulé				
Bâtiments	40 127 976	2 524 953	-	42 652 929
Véhicules	83 736 781	12 758 378	5 400 238	91 094 921
Ameublement et équipement de bureau	15 847 160	2 457 511	77 825	18 226 846
Machinerie, outillage et équipement	2 438 933	93 508	22 551	2 509 890
	142 150 850	17 834 350	5 500 614	154 484 586
Valeur comptable nette	196 071 960			184 934 529

11. Autres actifs non financiers

	2012	2011
	\$	\$
Frais payés d'avance	288 700	50 055
Dépôt sur autobus	151 908	151 908
	440 608	201 963

Notes complémentaires

31 décembre 2012

12. Excédent accumulé

	2012	2011
	\$	\$
Déficit de fonctionnement non affecté	(475 600)	(627 196)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	17 620 100	11 433 651
Montant à pourvoir dans le futur	(19 319 902)	(16 786 984)
Financement des investissements en cours	347 469	(1 460 942)
Investissement net dans les éléments à long terme	164 984 036	175 888 427
	163 156 103	168 446 956

13. Renseignements complémentaires à l'état des flux de trésorerie

	2012	2011
	\$	\$
Débiteurs	(8 335 085)	(3 135 704)
Créditeurs et charges à payer	(6 590 561)	3 168 038
Revenus reportés	(210 980)	(365 152)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	3 519 500	2 194 300
Stocks	346 073	294 707
Autres actifs non financiers	(238 645)	3 922 812
	(11 509 698)	6 079 001

14. Obligations contractuelles

Le Réseau 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 23 037 325 \$. Les versements des cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2013	11 052 910
2014	8 933 422
2015	2 576 773
2016	102 844
2017	92 844

15. Éventualités

Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'auto-assurer les risques d'accidents routiers de ses véhicules. Dans le but de se conformer aux exigences de la Section V du règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, le Réseau a créé un fonds de réserve dans l'excédent de fonctionnement affecté et le solde est de 1 138 968 \$ au 31 décembre 2012 (1 124 790 \$ au 31 décembre 2011).

Notes complémentaires

31 décembre 2012

15. Éventualités (suite)

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 il ne peut donc présentement établir le coût des mesures correctrices à apporter, ni leur mode de financement.

16. Opérations entre apparentés

Le Réseau a conclu des opérations financières avec l'agglomération de Longueuil, laquelle exerce un certain contrôle sur les affaires de ce dernier, dont 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 :

	2012	2011
	\$	\$
Revenus		
Quote-part	66 000 000	65 382 000
Charges		
Administration générale	4 544 634	4 254 410
Transport	4 014 527	8 314 954

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

17. Instruments financiers dérivés

Le Réseau conclut périodiquement des contrats d'achat à terme basés sur les indices « Heating Oil - NYMEX » et « WTI-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 876 332 \$ a été constaté au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2012 (gain de 1 005 600 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2011). La valeur au marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2012, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2013 à 2015 pour une quantité totale de référence de 18 000 000 litres dont la valeur de marché est de 97 787 \$ (au 31 décembre 2011, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant en 2012 pour une quantité totale de référence de 9 631 376 litres dont la valeur au marché est de 183 489 \$).

18. Données budgétaires

Les opinions de l'auditeur indépendant et de la vérificatrice générale ne portent pas sur les données budgétaires présentées à titre comparatif.

19. Chiffres de l'exercice précédent

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

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

de l'exercice terminé le 31 décembre 2012

Annexe A

	Budget	Réalizations	
		2012	2011
	\$	\$	\$
(Déficit) excédent de l'exercice	(2 328 500)	(5 290 853)	12 003 669
Moins : revenus d'investissement	(5 650 000)	(5 638 797)	(24 245 006)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(7 978 500)	(10 929 650)	(12 241 337)
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Amortissement	15 200 000	17 834 350	15 827 243
Produit de cession	-	32 224	20 646
Perte sur cession	-	172 920	328 302
	15 200 000	18 039 494	16 176 191
<i>Financement</i>			
Remboursement de la dette à long terme	(2 413 200)	(2 392 124)	(1 287 094)
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	(535 000)	(530 062)	(5 011 543)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(6 863 300)	(6 568 980)	(109 326)
Montant à pourvoir dans le futur	2 590 000	2 532 918	2 672 749
	(4 808 300)	(4 566 124)	(2 448 120)
	7 978 500	11 081 246	12 440 977
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	151 596	199 640

Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales

de l'exercice terminé le 31 décembre 2012

Annexe B

	Budget	Réalizations	
		2012	2011
	\$	\$	\$
Revenus d'investissement	5 650 000	5 638 797	24 245 006
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Acquisitions	(6 905 000)	(6 902 063)	(34 550 821)
<i>Financement</i>			
Financement à long terme des activités d'investissement	335 000	2 159 084	1 354 983
<i>Affectations</i>			
Activités de fonctionnement	535 000	530 062	5 011 543
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté	-	-	1 299 160
Réserves financières et fonds réservés	385 000	382 531	178 013
	920 000	912 593	6 488 716
	(5 650 000)	(3 830 386)	(26 707 122)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	1 808 411	(2 462 116)



