

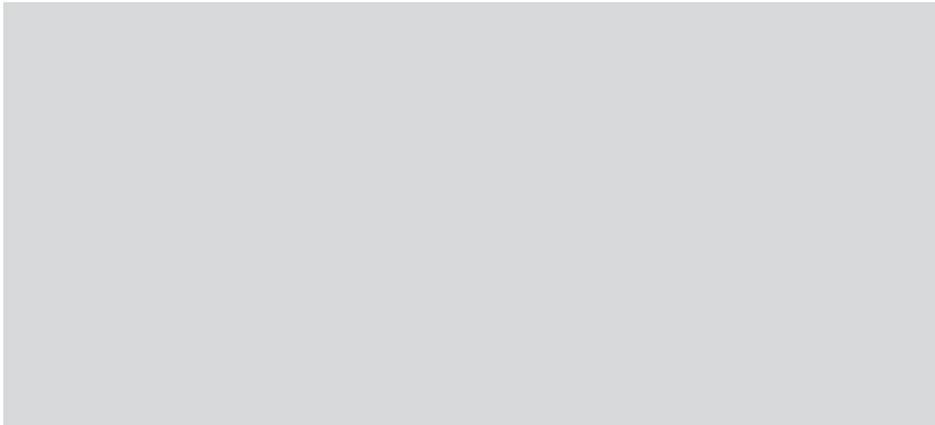
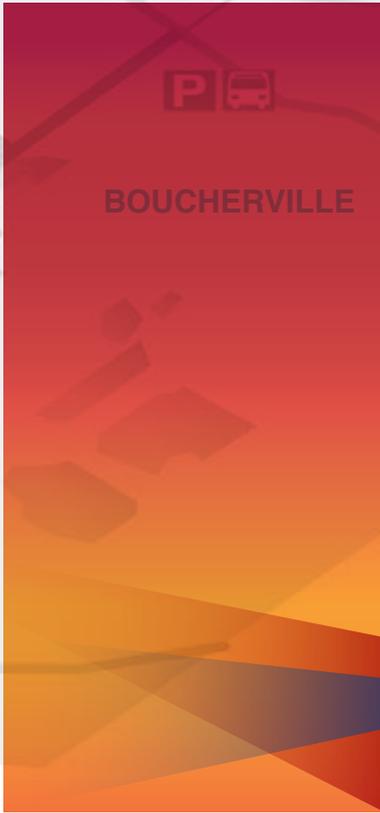
 Réseau de transport
de Longueuil

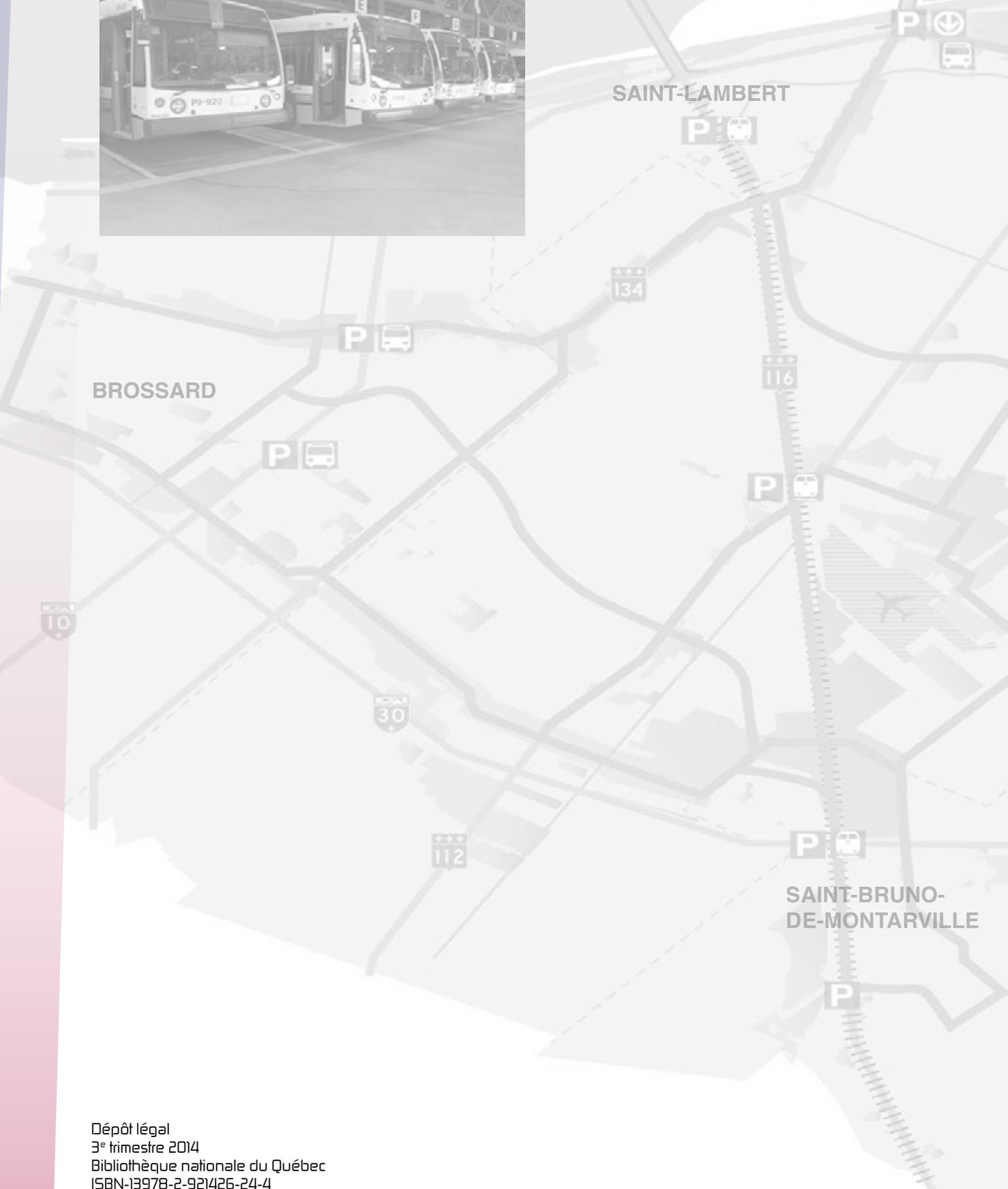
LONGUEUIL



RAPPORT ANNUEL

2013





SOMMAIRE

LE RTL EN BREF	2
MOT DE LA PRÉSIDENTE	4
MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL	5
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	6
L'ÉQUIPE DE DIRECTION	7
PORTRAIT DE LA POPULATION ET DU TERRITOIRE	
Démographie de l'agglomération	8
Notre clientèle	9
FRÉQUENTATION DES SERVICES	
Le service régulier	10
Le transport adapté	11
UN PLAN STRATÉGIQUE EN DÉVELOPPEMENT	12
NOS PRINCIPALES RÉALISATIONS	
Un nouveau service Express sur le boulevard Roland-Therrien	14
Augmentation de l'achalandage	15
RTL mobile	15
Amélioration des services	16
Le transport adapté : une mission à supporter au RTL	17
Système de distribution et de localisation des véhicules	18
Diversification de l'offre tarifaire	19
PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF	
Le RTL, partenaire dans sa communauté	20
En ville sans ma voiture	21
QUELQUES FAITS SAILLANTS	
Politique québécoise de mobilité durable	22
Études pour la mise en place d'un système léger sur rail (SLR)	22
Le comité d'axe du boulevard Taschereau	22
Un premier essai pour les autobus hybrides NOVA	23
Nouveau centre d'exploitation	23
Projet pilote pour poussettes	24
Diminution des agressions et des accidents de travail	24
Des employés mieux informés pour une meilleure santé	24
Programme de reconnaissance	25
Un million de dollars en nouveaux projets	25
Service à la clientèle	25
RÉSULTATS FINANCIERS 2013	
Revenus et dépenses	26
Investissements	27
Tarification	27
ÉTATS FINANCIERS 2013	
Rapport de la Vérificatrice générale	30
Rapport de l'auditeur indépendant	32
État des résultats	33
État de la variation de la dette nette	33
État de la situation financière	34
État des flux de trésorerie	35
Charges par objets	35
Notes complémentaires	36

LE RTL EN BREF

au 31 décembre 2013

Les ressources humaines



Nos employés, au cœur de notre engagement envers la communauté

Le réseau



Les véhicules

Centre Saint-Hubert		29 articulés
		146 conventionnels
Centre Vieux-Longueil		258 conventionnels
		<hr/>
		433
âge moyen		8,6 ans

Les arrêts

sans abribus	2 707
avec abribus	
	675
	<hr/>
	3 382

L'exploitation

Véhicules-heures annuels « assignés »

	Autobus	Taxis	Total
RTL	920 144	35 216	955 360
Contrat AMT (ligne 90)	30 009	-	30 009
Total	950 153	35 216	985 369

Véhicules-km annuels

RTL	20 601 403	822 356	21 423 759
Contrat AMT (ligne 90)	838 659	-	838 659
Total	21 440 062	822 356	22 262 418

Véhicules en opération en pointe AM (assignation novembre 2013)

RTL	350	21	371
Contrat AMT (ligne 90)	17	-	17
Total	367	21	388

Vitesse d'exploitation (km/h)

RTL	22,4	23,4	22,4
Contrat AMT (ligne 90)	27,9	-	27,9
Total	22,6	23,4	22,6



MOT DE LA PRÉSIDENTE

C'est avec beaucoup de fierté que j'ai accepté la présidence du conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et je remercie le conseil d'agglomération pour la confiance témoignée depuis le début de ce mandat. En tout premier lieu, je tiens à souligner le travail de madame Caroline St-Hilaire, qui a occupé la présidence au cours des quatre dernières années. Par sa vision, son leadership et sa capacité à mobiliser les différents acteurs, dont les villes de l'agglomération de Longueuil, de la région métropolitaine ainsi que les intervenants gouvernementaux, elle a permis de faire avancer les projets de façon exemplaire et de faire rayonner le RTL à travers tout le Québec.

Le RTL a entamé un virage clientèle en favorisant une plus grande ouverture sur son milieu et en apportant différents changements afin de mieux répondre aux besoins de mobilité des citoyens de l'agglomération de Longueuil. L'une des principales réalisations de 2013 est certes le service Express Roland-Therrien : rapide, fiable et confortable, il est très apprécié de ses utilisateurs. Voilà un exemple concret de la vision de Mme St-Hilaire.

Le RTL a également procédé au lancement d'une version mobile de son site Internet, un outil pratique, accessible partout et en tout temps à partir d'un téléphone intelligent, et qui permet une meilleure planification et une gestion simplifiée des déplacements de sa clientèle.

De plus, nous avons également lancé de nouveaux titres de transport afin de mieux répondre aux besoins évolutifs des utilisateurs du transport collectif. Parmi ceux-ci, il y a « Soirée illimitée » et « Accès 65 HORS POINTE », ce dernier permettant aux usagers de 65 ans

et plus d'accéder gratuitement en dehors des heures de pointe au réseau d'autobus. Le RTL s'est également fait plus présent lors d'événements majeurs et agira à titre de transporteur officiel de la jeunesse pour la 49^e Finale des Jeux du Québec dans l'agglomération de Longueuil à l'été 2014.

Tout cela aura contribué à donner une nouvelle dynamique au RTL et à atteindre un nouveau record d'achalandage de près de 35 millions de déplacements en 2013.

Et ce n'est qu'un début... Nous ferons encore plus preuve d'innovation en favorisant le développement de nouvelles pratiques en matière de mobilité pour mieux répondre aux besoins de la clientèle et des citoyens par des services toujours plus rapides, efficaces et flexibles. Nos actions seront guidées par un souci d'harmonisation de l'offre de transport collectif dans la grande région métropolitaine, tout en tenant compte de l'accessibilité universelle.

Grâce à une vaste consultation menée auprès de ses partenaires, des organismes du milieu et de sa clientèle, le RTL entend être un réseau de transport plus attractif. Nous dynamiserons l'image de l'organisation pour le plus grand bénéfice de nos employés et de notre clientèle.

En 2014, le RTL aura de beaux et grands défis à relever à l'occasion de sa 40^e année d'existence. Que ce soit pour améliorer la fluidité des déplacements sur les ponts, pour s'engager sur la voie de l'électrification des transports ou pour développer de nouveaux partenariats dans une perspective de développement durable, le RTL répondra présent.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Colette Ethier'. The signature is fluid and cursive.

Mme Colette Éthier
Présidente



MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Quelle année que 2013!

Nous avons plus que progressé en tant que société de transport, nous avons, je le pense sincèrement, fait des pas de géant.

Au plan personnel, j'ai complété ma première année à la direction générale du RTL.

Que de projets! Quel beau défi! Quelle belle équipe!

L'année 2013 marque un renouvellement important du conseil d'administration du RTL. De nouveaux administrateurs désignés par les villes de l'agglomération de Longueuil ont pris la direction du Réseau et une nouvelle présidente, madame Colette Éthier, dirige cette équipe dévouée et dédiée pour assurer une meilleure mobilité des personnes sur notre territoire.

Désormais, nous nous consacrerons à être ensemble dans l'action; à être plus présent dans notre communauté; à placer le client au centre de nos préoccupations en offrant une prestation de service optimale.

En ce sens, 2013 aura permis au RTL de se positionner de façon concertée sur l'échiquier régional, notamment en faisant cheminer notre ambitieux plan stratégique 2013-2022.

Nous aurons réussi à dégager, au terme d'une vaste étude de marché, une vision d'ensemble du développement du transport en commun. Le plan stratégique met la table à un train de mesures qui fera du RTL, d'ici à 10 ans, une société de transport enviable.

Ce plan permettra la mise en œuvre de cinq grands chantiers dans 35 domaines d'intervention.

Du concret, du tangible, des mesures qui assureront la pérennité du RTL, le tout dans une approche concertée.

Pour réaliser nos ambitions, nous misons sur un modèle de gestion intégré de nos ressources en plaçant notre personnel au cœur de notre réussite. À cet effet, nous valoriserons entre nous l'esprit d'équipe, les initiatives et le partenariat. Ce positionnement est un engagement à œuvrer dès maintenant à l'établissement d'une philosophie de gestion qui canaliserait l'ensemble des énergies du RTL en vue de servir nos clients et communautés en leur offrant une livraison de service fiable, optimale et innovante.

Ensemble, nous avons pris la bonne direction.

2013 aura été une belle année, mais le meilleur reste à venir.

M. Guy Benedetti
Directeur général

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

au 31 décembre 2013



Colette Éthier
Présidente du CA du RTL et
conseillère municipale
à Longueuil



Alexandre Plante
Vice-président du CA du RTL
et conseiller municipal
à Brossard



Monique Bastien
Membre du CA du RTL et
conseillère municipale
à Longueuil



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



Jacques Bédard
Membre du CA du RTL et
conseiller municipal à
Saint-Bruno-de-Montarville



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



Alain Dépatie
Membre du CA du RTL et
maire de Saint-Lambert



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



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



Michel Lancôt
Membre du CA du RTL et
conseiller municipal
à Longueuil



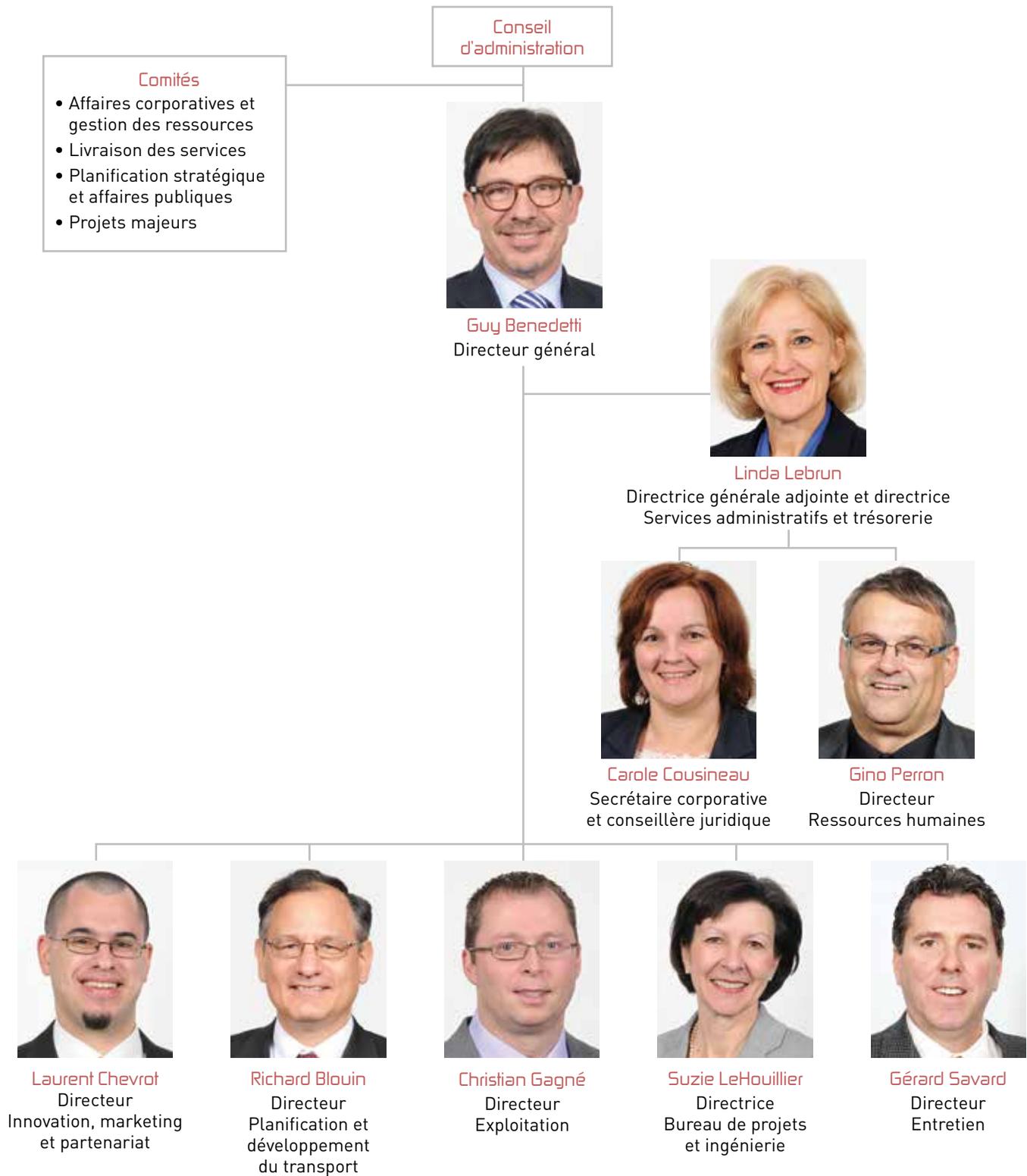
Xavier Léger
Membre du CA du RTL et
conseiller municipal
à Longueuil



Hélène Picard
Membre du CA du RTL et
représentant les usagers
du transport en commun

L'ÉQUIPE DE DIRECTION

au 31 décembre 2013

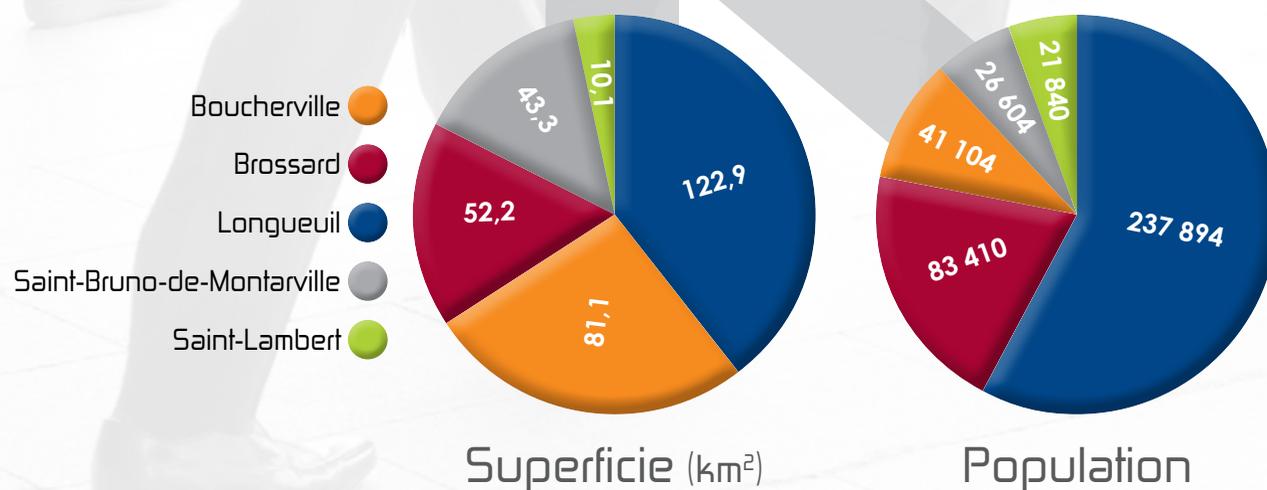


PORTRAIT DE LA POPULATION

au 31 décembre 2013

Démographie de l'agglomération

Ville	Arrondissement	Superficie ¹ (km ²)	Population décembre 2013 ²	Personne par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	Part modale ³ TC en pointe AM
Boucherville		81,1	41 104	2,61	40,5	1,69	18,7%
Brossard		52,2	83 410	2,67	39,4	1,48	29,9%
Longueuil	Greenfield Park	4,8	17 198	2,39	39,8	1,28	28,2%
	Saint-Hubert	66,3	82 548	2,60	37,7	1,52	20,9%
	Vieux-Longueuil	51,8	138 148	2,18	39,6	1,19	24,6%
Sous-total		122,9	237 894	2,32	39,0	1,29	23,5%
Saint-Bruno-de-Montarville		43,3	26 604	2,64	39,6	1,54	19,9%
Saint-Lambert		10,1	21 840	2,11	45,5	1,25	28,7%
Territoire RTL		309,6	410 852	2,41	39,6	1,37	24,2%

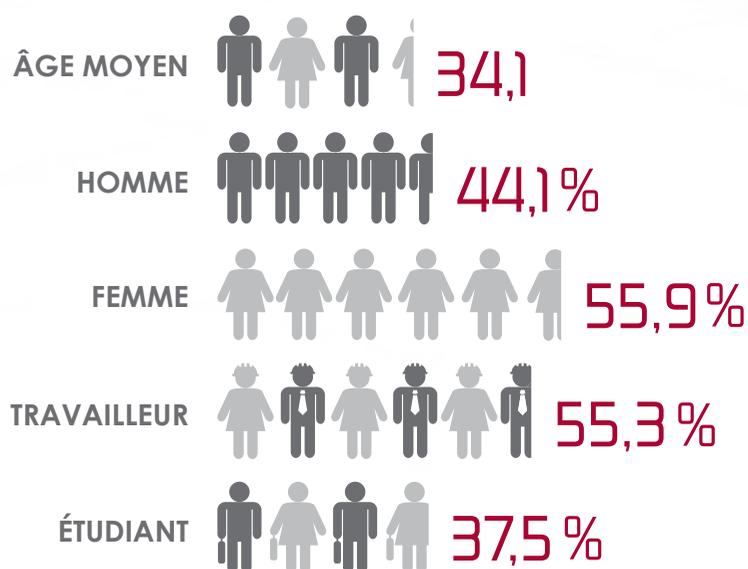


Source :
 (1) Ville de Longueuil
 (2) Gazette officielle du Québec
 (3) Enquête Origine-Destination 2008

ET DU TERRITOIRE

Notre clientèle

Ville	Arrondissement	Lieu de résidence	Âge moyen	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%	1,7%	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%	1,6%
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%	4,3%	44,1%	55,9%	55,3%	37,5%	7,2%



FRÉQUENTATION DES SERVICES

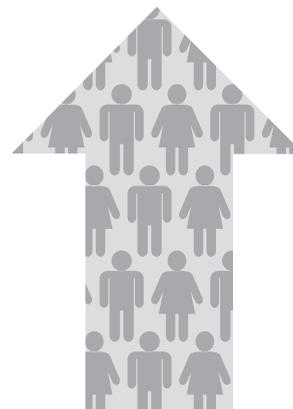
au 31 décembre 2013

Le service régulier



133 537

déplacements par
jour moyen de semaine



34 447 686

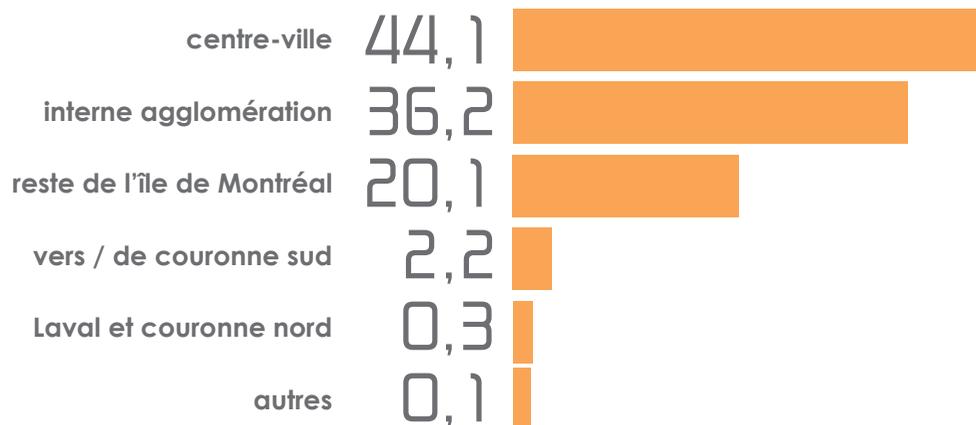
déplacements
annuels

Répartition de l'achalandage (en %)

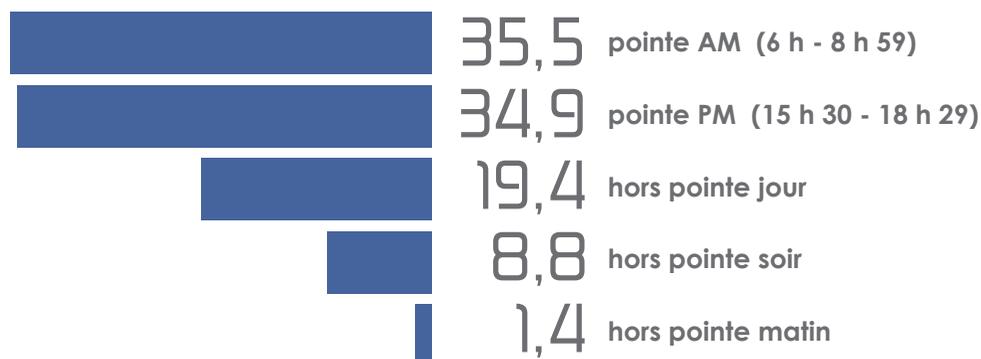
Source: Enquête Origine-Destination 2008



■ Selon la destination



■ Selon la période de la journée



Le transport adapté

19 minibus en pointe
90 taxis en pointe
8 011 786 \$ coûts d'exploitation
22,50 \$ coût / déplacement
116 885 déplacements / minibus
239 178 déplacements / taxi
2,25 passagers / véhicule / heure

passagers / course / taxi **2,95**
coût / déplacement / taxi **15,50 \$**
clients en fauteuil roulant **62 412**
clients ambulants **273 225**
accompagnateurs **20 426**
courses / taxi **81 036**
km parcourus / passager / minibus **9,25**

UN PLAN STRATÉGIQUE EN DÉVELOPPEMENT

Le plan stratégique 2013-2022, une vision d'ensemble pour l'avenir

En 2013, la direction du Réseau de transport de Longueuil a inscrit cette démarche dans une perspective porteuse qui définit pour les dix prochaines années sa vision, ses axes et domaines d'intervention ainsi que les cinq chantiers prioritaires auxquels il devra faire face :

- Un réseau rapide et structurant pour l'agglomération ;
- La modernisation de ses infrastructures d'exploitation ;
- Une ouverture vers le milieu ;
- L'électrification du réseau ;
- Le virage clientèle de l'organisation.

L'élaboration a été réalisée de façon concertée dans le but de se doter d'un outil de planification efficace reposant sur l'adhésion des partenaires et des cinq villes de l'agglomération.

De plus, le client a été placé au cœur de cette démarche afin que le nouveau plan stratégique reflète réellement les besoins et les attentes de la population en matière de mobilité tout en inscrivant le RTL dans une stratégie à long terme de gestion durable de ses activités.



Mieux cibler les besoins en mobilité

Dans le cadre du développement du plan stratégique, une importante étude de marché sur la mobilité des personnes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil a été réalisée au cours des premiers mois de 2013.

L'objectif principal était d'identifier et de mieux comprendre les habitudes, les comportements, les perceptions, les motivations et les besoins des citoyens qu'ils soient clients ou non du RTL.

Une analyse approfondie des résultats a permis d'identifier les pistes d'opportunités à tenir compte dans l'élaboration des stratégies de mobilité. Elle servira à concrétiser notre virage client qui vise à fournir des services de qualité répondant prioritairement aux besoins de nos clients.

L'étude de marché a également permis d'identifier des clients potentiels parmi les automobilistes, ceux ouverts à l'utilisation du transport collectif, qui représentent plus du tiers de la population. En matière d'acceptabilité sociale, l'étude montre que 65% des citoyens considèrent qu'il faut investir davantage dans les transports collectifs que dans les infrastructures routières.

Le plan stratégique sera le reflet de la vision de la planification et du développement du RTL au cours des années à venir. Le plan confirmera le rôle d'agent incontournable de la mobilité des personnes sur son territoire, il sera un outil de planification efficace et structurant.



NOS PRINCIPALES RÉALISATIONS

Service

express

sur le boulevard Roland-Therrien

410

Terminus
Longueuil
Secteur B

417

Terminus
Longueuil
Secteur M



**5
min**

*fréquence
accrue*



*voie
réservée*



*abribus
spacieux*



*gain
de temps*

Le 26 août 2013, le RTL lançait le service Express Roland-Therrien. Rapide, fiable et confortable, ce nouveau service offert sur un tronçon de 5,2 km est en quelque sorte la première phase d'un réseau rapide d'agglomération qui sera mis en service en 2016.

Le concept du service Express repose sur des lignes à arrêts limités, détenant une fréquence élevée et profitant de mesures préférentielles pour bus. Des arrêts distinctifs viennent identifier les endroits où s'arrêtent ces lignes rapides.

Un sondage satisfaction effectué à l'automne auprès des clients du service a révélé un taux de satisfaction de 92 % à l'égard des services express (lignes 410 et 417). De plus, l'achalandage du transport collectif sur le boulevard Roland-Therrien a connu une croissance de 7,4 % au cours des cinq premiers mois de service.



Augmentation de l'achalandage

En 2013, le réseau du RTL a connu une hausse de son achalandage pour la 4^e année consécutive. En effet, le RTL poursuit l'amélioration de son service engagée depuis 2007 grâce au programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun et a mis en place à partir de 2013, une politique tarifaire incitative afin d'attirer une nouvelle clientèle.

Aujourd'hui, avec plus de 34,4 millions de déplacements en service régulier, le RTL revient au niveau d'achalandage qu'il avait connu en 1988 avant la forte baisse des années 1990 et conforte sa place de 3^e exploitant de transport collectif au Québec et le 2^e dans la région métropolitaine.



RTL mobile, pratique partout!

Toute l'information pertinente du Réseau de transport de Longueuil est maintenant disponible via les appareils mobiles.

Lancé en octobre 2013, le site mobile m.rtl-longueuil.qc.ca offre à l'utilisateur à partir d'un téléphone intelligent ou d'une tablette, un accès immédiat à toute l'information utile et encore plus.

-  **Accédez aux horaires de toutes les lignes ;**
-  **Trouvez l'itinéraire le plus efficace pour votre trajet ;**
-  **Soyez au fait des perturbations pouvant survenir sur le réseau ;**
-  **Soyez avisé des nouveautés et actualités du RTL ;**
-  **Retrouvez les informations pratiques les plus courantes, comme les tarifs ;**
-  **Accédez à votre Espace client et à vos informations personnalisées.**

NOS PRINCIPALES RÉALISATIONS

Amélioration des services

Le RTL a procédé à plusieurs améliorations de service en 2013. Parmi celles-ci, mentionnons :

- l'utilisation de la voie réservée Marc-Cantin en pointe du matin pour toutes les lignes se dirigeant vers le terminus Centre-ville. Cette mesure permet notamment de régulariser les temps de parcours et d'éviter la congestion sur une partie importante de l'autoroute Bonaventure;
- la mise en place de la ligne 39 qui assure une desserte rapide et efficace du terminus Panama, des boulevards Leduc et du Quartier ainsi que du secteur DIX30;
- la modification du trajet des lignes 35 et 135 afin d'optimiser le service dans le secteur DIX30 et de le prolonger jusqu'à la Place Java;
- la prolongation de l'offre de service dans le secteur DIX30 le samedi et le dimanche après 17 h 30 sur la ligne 35;
- le changement de tracé de la ligne 128 sur les boulevards Taschereau et Jacques-Cartier;
- la mise en place, comme pour la période estivale de 2012, d'une ligne 28 courte les samedis et dimanches permettant de desservir le Marché public de Longueuil.



Le RTL a également procédé à l'ajout et à l'équilibrage du temps de parcours sur plusieurs de ses lignes afin d'amoinrir la problématique de la congestion routière et a également procédé à l'ajout de départs sur plusieurs de ses lignes afin de résoudre la problématique de surcharge.

Le transport adapté : une mission à supporter au RTL

Le Réseau de transport de Longueuil offre un service de transport adapté aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du territoire. Chaque année, depuis plus de 30 ans, des milliers de personnes de la Rive-Sud bénéficient de ce service. Les personnes à mobilité réduite sont également représentées au conseil d'administration du RTL.

Cela représente plus de 350 000 déplacements en transport adapté réalisés sur l'ensemble du territoire en 2013. Notons qu'en 2013, le RTL a également mis à l'essai un taxi universellement accessible, soit un véhicule spécialement adapté et aménagé pour accueillir sa clientèle à mobilité réduite.

Les 24 et 31 décembre de chaque année, le RTL offre le transport en commun gratuit à ses usagers sur l'ensemble de son réseau.

Afin de démontrer support et solidarité envers l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), un organisme dédié à la défense et à la promotion des droits et intérêts des personnes à mobilité réduite, le Réseau de transport de Longueuil a invité tous ses clients à faire un don lors des deux journées gratuites de 2013.

En début d'année, madame Caroline St-Hilaire, alors présidente du conseil d'administration du RTL, a remis un chèque de 2 465 \$ à l'AUTAL, résultat des dons offerts par notre clientèle.



NOS PRINCIPALES RÉALISATIONS

Système de distribution et de localisation des véhicules

Le projet mis en place au début 2013 par les équipes du RTL permet de mieux connaître en temps réel le positionnement de chaque autobus dans les garages et sur les sites, ce qui facilite la gestion courante de ceux-ci. Il augmente la capacité de réaction et de régulation du service en plus de permettre une meilleure synergie des ressources dans le cadre de la livraison du service aux usagers.

Il s'agit de la première phase du Système d'aide à l'exploitation et informations aux voyageurs (SAEIV), dont la phase 2 a été lancée un peu plus tard en 2013, et permettra d'ici quelques années, le suivi des autobus et la diffusion d'information aux passagers en temps réel.



Le RTL remporte le prix « Systèmes de transport intelligents » décerné par l'AQTR

Dans le cadre de la 6^e édition du gala des *Grands prix d'excellence en transport* tenu le 29 mai, l'Association québécoise des transports (AQTR) a décerné le prix *Systèmes de transport intelligents* au RTL pour son projet *Système de distribution et de localisation des véhicules*.



Diversification de l'offre tarifaire

Les SOIRÉES ILLIMITÉES du RTL

Lancé le premier mai, le titre de transport SOIRÉE ILLIMITÉE s'adresse à l'ensemble de la clientèle. Il peut être utilisé sans limite, dès 18 heures, jusqu'à la fin du service, et ce, sept jours sur sept.

Les détenteurs d'un titre de transport SOLO pourront dorénavant se le procurer au coût de 4,50 \$.



Lancement du titre ACCÈS 65 HORS POINTE

Le 1^{er} août 2013 marque le lancement officiel d'un tout nouveau titre visant particulièrement la clientèle plus âgée.

En effet, le Réseau de transport de Longueuil offre aux 65 ans et plus qui sont éligibles, le titre de transport ACCÈS 65 HORS POINTE gratuit.

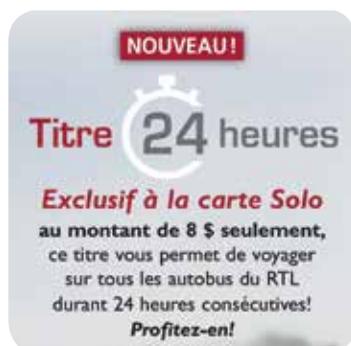
ACCÈS 65 HORS POINTE

Les détenteurs du nouveau titre et de la carte OPUS pourront en bénéficier de jour, de 9 h à 15 h 29, de soir de 18 h 30 à 3 h 59, et en tout temps les samedis, dimanches et jours fériés. Le titre pourra être utilisé tant pour le transport régulier que le transport adapté.

Le lancement de ce nouveau titre s'inscrit dans une vision plus globale d'offrir une gamme de titres et de services élargis permettant aux utilisateurs plus âgés de se déplacer à moindre coût pour se rendre à leurs activités, à leurs loisirs ou autres.

Certaines Villes de l'agglomération de Longueuil ont accepté de supporter financièrement l'initiative à titre expérimental lors de la première année d'implantation.

Ces mesures s'inscrivent dans une volonté de diversification de l'offre de service du RTL et dans une démarche d'encouragement à l'utilisation du transport en commun.



Titre 24 HEURES

Dans le but d'encourager l'utilisation du transport collectif à des fins touristiques ou occasionnelles, le RTL lance en janvier 2013 son titre de transport «24 heures». Exclusif à la carte Solo, ce titre permet de voyager sans limites sur le Réseau de transport de Longueuil, et ce, pour une durée de 24 heures consécutives. Ce nouveau titre représente une alternative pratique et économique au paiement comptant.

PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Le RTL, un véritable partenaire dans sa communauté

Être plus proche des utilisateurs, être plus présent dans sa communauté, tisser de nouveaux liens avec des partenaires du milieu. Le RTL est plus qu'un transporteur public, il fait partie de la vie des gens d'ici. Lors des fêtes et festivals, dans les écoles, lors d'événements, le Réseau de transport de Longueuil grandit avec sa communauté.

En 2013, une tournée dans les écoles de l'agglomération de Longueuil permet de sensibiliser des centaines de jeunes de 6^e année au transport en commun en présentant le programme J'MONTE À BORD. Ce sont 66 classes dans 28 écoles qui ont été visitées et 1 569 jeunes qui ont été sensibilisés au transport en commun et au civisme en public.



Le RTL veut être plus présent auprès de ses premiers partenaires, soit les villes de l'agglomération. Des kiosques d'information sont offerts lors d'événements locaux tels que les fêtes de citoyens, mais surtout des services d'autobus spéciaux sont mis sur route pour des événements d'envergure :



- Lors des soirées de la mairie à Boucherville, une fête familiale et un concert en plein air, en août de chaque année au parc de la Rivière-aux-Pins ;
- Lors des concerts en plein air de l'Orchestre symphonique de Longueuil au parc Michel-Chartrand ;
- Lors des grands événements tels que le **Festival international des percussions de Longueuil**, une fête annuelle qui attire plus de 200 000 personnes à chaque été dans le Vieux-Longueuil.

Ajoutons à cela des présences ou des partenariats à des événements ponctuels, dont le Tour du silence, une randonnée cycliste, présenté à chaque été sur la Rive-Sud en mémoire des cyclistes qui ont perdu la vie sur la route.



Le RTL est maintenant un partenaire de premier plan dans sa communauté.

Et ce n'est qu'un début, car en 2014, le RTL entend établir de nouveaux partenariats avec des institutions et des entreprises d'envergure de la région pour bonifier l'offre de transport en commun dans l'agglomération de Longueuil.

Une première édition de EN VILLE SANS MA VOITURE dans l'agglomération de Longueuil

Le samedi 21 septembre 2013 marque la tenue de la première édition de l'activité **EN VILLE SANS MA VOITURE** dans l'ensemble de l'agglomération de Longueuil.

C'est en effet la première fois que se tiennent, sur l'ensemble du territoire des cinq villes de l'agglomération, des activités pour souligner la grande journée **EN VILLE SANS MA VOITURE**.

Cette journée, qui a lieu dans 2 000 autres villes sur la planète, vise essentiellement à sensibiliser la population aux effets néfastes de la surutilisation de la voiture et aux bénéfices du transport en commun dans un milieu urbain comme la Rive-Sud.



Pour l'occasion, des équipes du RTL sont mobilisées pour rencontrer les citoyens de la région et pour les sensibiliser par de la documentation, des jeux et des prix.

L'autobus du RTL fait la grande tournée de l'agglomération :

- Au mail Champlain, à Brossard ;
- Sur la rue Victoria, à Saint-Lambert ;
- Au centre multifonctionnel, à Boucherville ;
- Sur la rue Saint-Charles, à Longueuil ;
- Au centre-ville de Saint-Bruno-de-Montarville, chemin de la Rabastalière.

Plusieurs centaines de citoyens participent aux nombreuses activités proposées. Quelques prix de participation, dont des iPad et des laissez-passer pour le transport en commun, sont remis aux citoyens de chacune des villes participantes.

QUELQUES FAITS SAILLANTS

Politique québécoise de mobilité durable

En juillet 2013, Le RTL a déposé un mémoire conjoint avec l'agglomération de Longueuil sur le projet de politique de mobilité durable du Gouvernement du Québec. Ce mémoire présentait la vision de l'agglomération et du RTL quant à la gouvernance et au financement du transport collectif, l'aménagement du territoire et des transports, l'électrification des transports et l'environnement, et le transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.



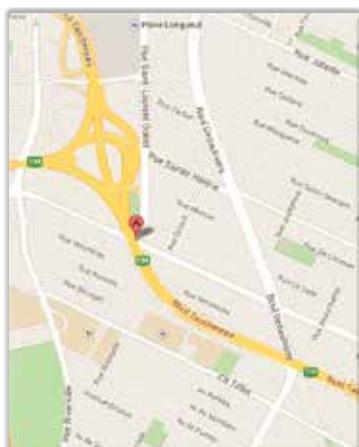
Le cadre de gouvernance pour le transport en commun présenté dans le mémoire a été retenu par l'agglomération de Longueuil dans son plan de mobilité et de transport ainsi que dans le plan stratégique 2013-2022 du RTL.

Études pour la mise en place d'un système léger sur rail (SLR)

Tout au long de l'année 2013, le RTL a participé aux travaux du bureau de projet du SLR, dont le mandat est l'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10. Le RTL a participé à deux comités du bureau de projet, soit le comité consultatif Rive-Sud réunissant des représentants techniques des Villes de la Rive-Sud concernées par le projet et le comité Transport réunissant les partenaires transport du projet.

Le RTL a en particulier travaillé sur l'élaboration de scénarios de rabattement vers le futur SLR. Il a aussi participé à un atelier pour co-construire une vision pour le SLR.

Le bureau de projet doit remettre, en juin 2014, l'étude des besoins au gouvernement fédéral pour la partie du SLR qui passe sur le nouveau pont Champlain. La prochaine échéance sera le dépôt au premier trimestre 2015 de la *Demande d'Autorisation Initiale* au ministre des Transports qui présente entre autres l'option retenue pour le projet.



Le comité d'axe du boulevard Taschereau

Tout au long de l'année 2013, le RTL a participé aux travaux du comité d'axe Taschereau. Mis sur pied par l'AMT, ce comité est une démarche concertée de partenariat sur les enjeux stratégiques associés à l'amélioration de la mobilité et du service de transport collectif dans cet axe métropolitain de déplacements.

Dans le cadre de ce comité, le RTL a entre autres présenté une analyse fine des habitudes de déplacements dans l'axe et s'est assuré que l'implantation de mesures préférentielles pour bus soient envisagée à court terme. Le comité doit remettre ses conclusions au cours de l'année 2014.

Un premier essai pour les futurs autobus hybrides NOVA

Le Réseau de transport de Longueuil met à l'essai, du 21 octobre au 6 novembre 2013, un premier autobus à propulsion hybride du groupe NOVA BUS.

Cet essai avec un tel véhicule a été précédé, en 2012, par un premier test routier avec un véhicule de fabrication européenne de marque IRISBUS IVECO.

Mis à l'essai cette année, sur le territoire de l'agglomération de Longueuil sur différents circuits, le véhicule a parcouru 2 000 kilomètres. Les tests et résultats sont concluants.

Inutile de préciser que l'achat d'autobus hybrides s'inscrit dans une volonté évidente de diminuer les émissions de GES, réduisant, du même souffle, l'empreinte écologique du transporteur public dans l'agglomération de Longueuil.



L'autobus hybride affiche une consommation moyenne de carburant de 38 litres aux 100 kilomètres, soit une économie moyenne de 22 % comparé à un véhicule non hybride.

Les essais ont aussi servi à valider l'orientation du RTL en matière d'achat de véhicules. C'est ainsi qu'en 2014, 13 autobus hybrides viendront s'ajouter à la flotte actuelle du Réseau de transport de Longueuil.

Nouveau centre d'exploitation

Les activités qui visent la construction du nouveau centre d'exploitation sont maintenant bien enclenchées. Un certain nombre de rencontres avec le MTQ, un de nos partenaires d'affaires, a permis de convenir de trois scénarios de construction à étudier, dont un qui inclut la restauration du site de St-Hubert. La recherche d'un site est en cours et se poursuivra en 2014.



QUELQUES FAITS SAILLANTS

Mise en place d'un projet pilote pour poussettes

Dans sa vision d'accessibilité universelle, le RTL souhaite permettre l'embarquement des clients avec poussettes ouvertes toute la journée et non seulement en période hors pointe. Il a donc mis en place un projet pilote intitulé «Poussettes ouvertes toute la journée!», intégrant certaines règles à suivre afin d'assurer la sécurité de tous ses clients.



Diminution des agressions

En collaboration avec le comité santé-sécurité, des campagnes ont été mises sur pied pour soutenir les chauffeurs et sensibiliser la clientèle sur le respect des règlements à bord des autobus du RTL. Les campagnes «Mieux vivre en commun» et «Le respect à bord», la continuité des formations offertes, l'implication des superviseurs sont des éléments importants qui ont contribué à enregistrer, encore cette année, une baisse du nombre d'agressions tant physiques que verbales. La sécurité des chauffeurs demeure une priorité.



Les accidents de travail chutent de 20 %

L'année 2013 aura été une autre année record en matière de baisse d'accidents de travail.

En 2013, avec moins de 50 accidents avec pertes de temps, le nombre d'accidents est en baisse de 12 événements ce qui signifie une diminution de 20 % par rapport à 2012.

Des employés mieux informés pour une meilleure santé

L'année 2013 marque un tournant majeur au niveau de la promotion de la santé et du bien-être des employés. Plusieurs activités avec kiosques de sensibilisation et de prévention sont mises en place entre autres sur les bonnes habitudes alimentaires, l'importance de l'activité physique, le suivi de la tension artérielle, etc.

Plus de 575 employés des deux centres se présentent aux kiosques, ce qui représente 50 % de tout le personnel du RTL.

D'autres activités telles que le soutien aux employés afin d'enrayer le tabagisme et la sensibilisation du personnel dans le cadre de la Semaine nationale de lutte à la toxicomanie étaient également au programme.

Au RTL, la santé et le bien-être, c'est essentiel!

Du 25 au 28 mars
c'est la semaine de l'activité physique et de la nutrition au RTL.

Durant cette période, plusieurs activités seront organisées dans la salle des chauffeurs des centres d'exploitation Longueuil et St-Hubert. Ces activités sont organisées pour vous, n'hésitez pas à en profiter pleinement!

Les 25 et 26 mars,
(selon votre lieu de travail)

Les 27 et 28 mars,
(selon votre lieu de travail)

Programme de reconnaissance

Le programme de reconnaissance, pour sa sixième édition, souligne en 2013 la performance de 25 de ses chauffeurs d'autobus qui se sont particulièrement distingués dans le cadre de leur prestation de travail. Quinze d'entre eux sont publiquement honorés lors d'une réception tenue à leur intention par la direction du RTL.

Le RTL poursuit, en 2013, la mise en place des plans d'action visant à mobiliser les chauffeurs et à les soutenir dans l'amélioration de leur performance.



Un million de dollars en nouveaux projets

Plus d'un million de dollars ont été investis en infrastructure, soit pour la réfection de l'entrée du garage des véhicules (700 000 \$) pour la réfection de la toiture du siège social (250 000 \$) et pour l'aménagement de huit abribus nouveaux modèles sur le boulevard Roland-Therrien.

La flotte d'autobus du RTL a également profité de travaux d'entretien significatifs. Les structures d'acier de 102 véhicules datant de 1996, 1999 et de 2005 ont bénéficié d'une véritable cure de rajeunissement ce qui s'est traduit par une augmentation du taux de disponibilité des véhicules. La direction a par ailleurs mis en place un nouveau programme de nettoyage des sièges des autobus pour assurer un entretien annuel complet.

Service à la clientèle

Tous les jours, nos agents du service à la clientèle sont là pour répondre aux questions des clients et les assister dans leurs déplacements. Avec près de 700 appels téléphoniques ou courriels reçus sur une base quotidienne, ce sont autant d'occasions de mieux connaître les besoins et les attentes de notre clientèle, pour une amélioration continue de notre offre de service.

Malgré un achalandage record de 34,8 millions de déplacements en 2013, le RTL a connu une diminution de 1% du nombre de plaintes reçues par rapport à 2012, pour un total de 2 936 plaintes, soit 84 par million de déplacements.

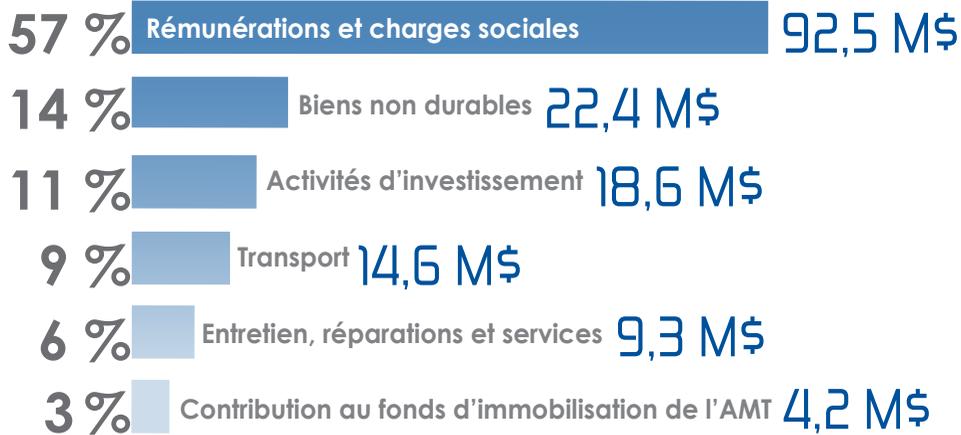
RÉSULTATS FINANCIERS

En 2013, le Réseau de transport de Longueuil a enregistré un excédent de fonctionnement de 151 000 \$ pour des revenus de 161,8 M\$.

Revenus



Dépenses



Biens non durables

- 10,9 M\$ carburant;
- 9,3 M\$ pièces et fournitures;
- 2,2 M\$ services publics.

Dépenses de transport

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

Entretien, réparations et services

- 1,8 M\$ entretien et réparation des immeubles;
- 1,9 M\$ services techniques;
- 1,3 M\$ contribution pour l'utilisation des équipements métropolitains;
- 3,1 M\$ frais généraux;
- 1,2 M\$ frais de location, honoraires professionnels et autres.

Investissements

Le RTL a investi 17 M\$ dans ses infrastructures mobilières et immobilières. La plupart des acquisitions font l'objet d'une subvention selon les divers programmes gouvernementaux. De ces acquisitions, 11 M\$ ont été consacrés à l'acquisition de 20 autobus conventionnels à plancher surbaissé afin de maintenir la flotte du RTL, 3,2 M\$ pour des infrastructures informatiques et innovations technologiques et le solde des acquisitions pour le maintien du patrimoine.

Tarification

Les titres de transport ne sont pas remboursables	Disponible sur	Ordinaire	6 à 11 ans et étudiants 12 à 17 ans (tarif réduit)	Étudiants 18 à 25 ans (tarif réduit)	Adultes 65 ans et plus (tarif réduit)
Titres métropolitains acceptés à l'AMT, au RTL, à la STM et à la STL					
Tram zone 5 (Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la zone 5)		151,00\$	90,50\$	121,00\$	90,50\$
Tram zone 3		121,00\$	72,50\$	97,00\$	72,50\$
Titres locaux - acceptés sur le territoire du Réseau de transport de Longueuil					
Titre mensuel		87,00\$	52,00\$	52,00\$	52,00\$
Titre 4 mois		--	202,00\$	202,00\$	202,00\$
ACCÈS 65 hors pointe		--	--	--	26,00\$
Soirée Illimitée		4,50\$	4,50\$	4,50\$	4,50\$
24 heures consécutives		8,00\$	8,00\$	8,00\$	8,00\$
6 passages avec correspondance		17,50\$	10,50\$	17,50\$	10,50\$
		17,50\$	17,50\$	17,50\$	17,50\$
En monnaie exacte, sans correspondance		3,25\$	13,25\$	3,25\$	3,25\$
Carte Opus :		Certains clients voyagent gratuitement!			
<ul style="list-style-type: none"> • 6\$ pour les utilisateurs du tarif ordinaire; • Gratuit pour les 6-11 ans de l'agglomération de Longueuil; • 15\$ carte avec photo pour les utilisateurs de tarifs réduits. 		<ul style="list-style-type: none"> • Les enfants de moins de 6 ans accompagnés d'une personne en assurant la surveillance; • Les accompagnateurs d'un client admis au transport adapté. 			



1,651.00 +
5,465.00 +
8.00 +
51.00 +
94.00 +
75.00 +
351.00 +
84.00 +
456.00 +
49,849.00 +
46,546.00 +
15,349.00 +
1,651.94.00 +

121.00 +
121.00 +
121.00 +
1.00 +

10,191.00 +
476.00 +
151.00 +
741.00 +
8,528.00 +
916.00 +
9,561.00 +
1,951.00 +
116.00 +

494.00 +
2,598.00 +
159.00 +
3,573.00 +
4,651.00 +
451.00 +
789.00 +
50.00 +

63.00 +
63.00 +
95.00 +
73.00 G+
345.00 +
789.00 +

61.00 +
151.00 +
546.00 +
651.00 +

23.00 +
23.00 +
23.00 +

216.00 +
2,451.00 +
24.00 +
8,513.00 +

The background features a collage of financial documents. On the left, there are several sheets of paper with numerical data and mathematical symbols. The top sheet shows a list of numbers: 7,561, 454.00, 987.00, and 687.00, with plus signs and a small 'x' symbol. Below this, another sheet shows a grid of numbers and 'x' symbols. The bottom sheet displays larger numbers: 5,453.00, 465.00, 154.00, and 154.00, with plus signs and 'x' symbols. The right side of the image is dominated by large, overlapping, semi-transparent geometric shapes in shades of orange, red, and blue, creating a modern, abstract design.

États financiers 2013

RAPPORT DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE

Aux membres du conseil,

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints du Réseau de transport de Longueuil, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2013, et les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets (dette nette) et 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 assortie d'une réserve.

Fondement de l'opinion avec réserve

La direction n'a pas comptabilisé à l'état de la situation financière des paiements de transfert à recevoir du gouvernement du Québec et dont il est prévu que lesdits paiements de transfert seront effectivement obtenus. Ces montants sont relatifs à différents programmes d'aide concernant la construction d'immobilisations et d'autres charges pour lesquels les travaux ont été réalisés ou les charges constatées, mais dont les transferts en vertu des programmes d'aide sont versés par le gouvernement de façon pluriannuelle. Cette méthode comptable constitue une dérogation à la nouvelle norme qui prévoit la comptabilisation des paiements de transfert à titre de revenus pour le bénéficiaire lorsqu'ils sont autorisés par le gouvernement cédant à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité, sauf lorsque les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Les incidences de la comptabilisation actuelle sur les états financiers aux 31 décembre 2013 et 2012 sont les suivantes :

	Surévaluation/ (Sous-évaluation)	
	2013 \$	2012 \$
État de la situation financière		
Débiteurs et actifs financiers	(29 907 836)	(35 581 658)
Dette nette et excédent (déficit) accumulé	(29 907 836)	(35 581 658)
État des résultats		
Transferts et revenus	(6 257 884)	7 268 518
Excédent de l'exercice	(6 257 884)	7 268 518
Redressement aux exercices antérieurs	-	(42 850 176)
Excédent (déficit) accumulé à la fin de l'exercice	(29 907 836)	(35 581 658)

Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe « Fondement de l'opinion avec réserve », les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2013, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation des actifs financiers nets (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

Informations financières établies à des fins fiscales

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que le Réseau de transport de Longueuil inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et présentées à la note complémentaire 13 ainsi qu'aux annexes A et B, portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales ainsi que sur l'endettement total net à long terme.

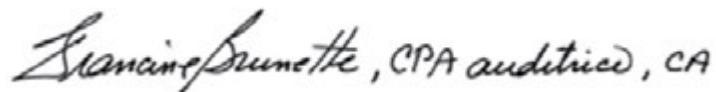
Autres points

Comptabilisation des paiements de transfert

Une version révisée de la norme portant sur la comptabilisation des paiements de transfert est entrée en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2012. Le fondement de mon opinion avec réserve exprimé ci-dessus découle de mon interprétation de cette nouvelle norme.

La nouvelle norme maintient le principe qu'un paiement de transfert doit être constaté à titre de revenu lorsqu'il est autorisé et que les critères d'admissibilité sont atteints. Elle précise cependant le critère d'autorisation pour le bénéficiaire en le mettant en lien avec l'autorisation du côté du cédant, d'où la divergence d'interprétation. Je considère que les représentants des gouvernements sont habilités à négocier et à conclure des ententes valides et que, par conséquent, l'autorisation d'un paiement de transfert survient lorsqu'un représentant habilité signe une entente et informe par écrit le bénéficiaire de sa décision d'effectuer un transfert. Ces faits établissent, selon moi, qu'il est prévu que lesdits paiements de transfert seront effectivement obtenus.

Le 26 mars 2014

A handwritten signature in black ink that reads "Francine Brunette, CPA auditrice, CA". The signature is written in a cursive style.

Francine Brunette, CPA auditrice, CA

Longueuil, Québec

RAPPORT 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 2013, 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.

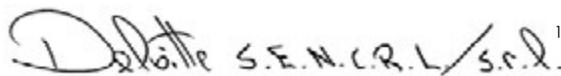
Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

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 2013, 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 de l'exercice à des fins fiscales et sont présentées à la note complémentaire 13 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 26 mars 2014
Brossard, Québec

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

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2013

	Budget	Réalizations	
		2013	2012
	\$	\$	\$
Revenus			
Quotes-parts	68 300 000	68 300 000	66 000 000
Transferts	42 514 400	23 205 281	26 517 863
Services rendus	57 137 500	56 886 686	53 960 763
Intérêts	15 000	56 466	56 678
Autres revenus	4 436 600	13 318 723	13 879 869
	172 403 500	161 767 156	160 415 173
Charges par fonctions			
Administration générale	25 027 300	21 587 983	24 812 766
Transport	137 300 500	140 199 596	127 524 661
Frais de financement	4 718 900	5 759 930	6 100 081
	167 046 700	167 547 509	158 437 508
(Déficit) excédent de l'exercice	5 356 800	(5 780 353)	1 977 665
Excédent accumulé au début de l'exercice	-	163 156 103	168 446 956
Modification de méthodes comptables (note 2)	-	(35 581 658)	(42 850 176)
Excédent accumulé redressé au début de l'exercice	-	127 574 445	125 596 780
Excédent accumulé redressé à la fin de l'exercice	-	121 794 092	127 574 445

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Exercice terminé le 31 décembre 2013

	Budget	Réalizations	
		2013	2012
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	5 356 800	(5 780 353)	1 977 665
Variation des immobilisations			
Acquisition	(30 059 900)	(17 405 738)	(6 902 063)
Produit de cession	-	2 168	32 224
Amortissement	17 820 000	17 836 615	17 834 350
(Gain) perte sur cession	-	(2 168)	172 920
	(12 239 900)	430 877	11 137 431
Variation des stocks	-	(371 908)	346 073
Variation des autres actifs non financiers	-	(4 018 994)	(238 645)
	-	(4 390 902)	107 428
Variation de la dette nette	(6 883 100)	(9 740 378)	13 222 524
Dette nette au début de l'exercice		(25 085 328)	(31 039 334)
Modification de méthodes comptables (note 2)		(35 581 658)	(42 850 176)
Dette nette redressée au début de l'exercice		(60 666 986)	(73 889 510)
Dette nette redressée à la fin de l'exercice		(70 407 364)	(60 666 986)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

au 31 décembre 2013

	2013	2012
	\$	\$
Actifs financiers		
Encaisse	7 604 491	2 298 563
Débiteurs (note 5)	29 300 060	37 788 449
	36 904 551	40 087 012
Passifs		
Emprunts temporaires (note 6)	-	4 841 000
Créditeurs et charges à payer (note 7)	21 694 280	15 713 791
Revenus reportés (note 8)	1 027 144	953 557
Dette à long terme (note 9)	67 952 091	63 419 350
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 10)	16 638 400	15 826 300
	107 311 915	100 753 998
Dette nette	(70 407 364)	(60 666 986)
Actifs non financiers		
Immobilisations (note 11)	184 503 652	184 934 529
Stocks	3 238 202	2 866 294
Autres actifs non financiers (note 12)	4 459 602	440 608
	192 201 456	188 241 431
Excédent accumulé (note 13)	121 794 092	127 574 445

Obligations contractuelles (note 15)
Éventualités (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2013

	2013	2012
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
(Déficit) excédent de l'exercice	(5 780 353)	1 977 665
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations	17 836 615	17 834 350
(Gain) perte à la cession d'immobilisations	(2 168)	172 920
	12 054 094	19 984 935
Variation des éléments hors caisse (note 14)	10 963 663	(18 778 216)
	23 017 757	1 206 719
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition	(17 405 738)	(6 902 063)
Produit de cession	2 168	32 224
	(17 403 570)	(6 869 839)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	27 834 600	11 326 300
Remboursement de la dette à long terme	(23 258 000)	(13 816 000)
Variation nette des emprunts temporaires	(4 841 000)	4 841 000
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	(43 859)	104 376
	(308 259)	2 455 676
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	5 305 928	(3 207 444)
Encaisse au début de l'exercice	2 298 563	5 506 007
Encaisse à la fin de l'exercice	7 604 491	2 298 563

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

CHARGES PAR OBJETS

Exercice terminé le 31 décembre 2013

	Budget	Réalizations	
		2013	2012
	\$	\$	\$
Rémunération	67 805 700	69 620 770	65 321 790
Charges sociales	21 522 600	23 975 177	22 256 905
Biens et services	51 025 500	46 201 485	43 035 771
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	902 300	908 994	1 078 141
Du gouvernement du Québec et ses entreprises	1 194 600	1 210 044	1 490 939
Autres frais de financement	2 622 000	3 640 892	3 531 001
Contributions à des organismes	4 154 000	4 153 532	3 888 611
Amortissement des immobilisations	17 820 000	17 836 615	17 834 350
	167 046 700	167 547 509	158 437 508

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

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. Modification de méthodes comptables

Chapitre SP3410, « Paiements de transfert »

Le Réseau a adopté les recommandations du nouveau chapitre SP3410 « Paiements de transfert ». Ce nouveau chapitre qui établit des critères de constatation des paiements de transfert, soit les subventions reçues des gouvernements par le Réseau, prévoit notamment que ces sommes doivent être constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel le transfert est autorisé et lorsque les critères d'admissibilité, le cas échéant, sont atteints sauf, et dans la mesure où, les stipulations dont sont assorties les transferts créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Les états financiers des exercices antérieurs y compris les informations présentées aux fins de comparaison ont été retraités. Les impacts sur l'exercice 2012 sont les suivants :

- Réduction des débiteurs d'un montant de 35 581 658 \$ à l'état de la situation financière;
- Augmentation des revenus de transferts liés aux activités de fonctionnement de 7 451 615 \$ et réduction des revenus de transfert liés aux activités d'investissement de 183 097 \$ à l'état des résultats;
- Réduction de l'excédent accumulé au 1er janvier 2012 de 42 850 176 \$.

3. Méthodes comptables

Les états financiers sont préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

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 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 13.

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 subventions en provenance des gouvernements sont constatées et comptabilisées aux revenus dans l'année financière au cours de laquelle elles sont autorisées par le cédant et que les critères d'admissibilité ont été respectés par le Réseau, sauf, dans la mesure où les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Le Réseau comptabilise alors un revenu reporté qui est amorti au fur et à mesure que les stipulations sont rencontrées.

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 applicables.

Revenus reportés

Les revenus reportés sont transférés aux revenus lorsque les critères de constatation sont satisfaits.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

3. Méthodes comptables (suite)

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.

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'une affectation aux dépenses constatées à taxer ou 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 aux dépenses constatées à taxes ou à pourvoir.

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	10 ans
Machinerie, outillage et équipement	10 ans
Asphaltage	15 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 2013

3. 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 canadiennes pour le secteur public 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.

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Les dépenses constatées à taxer et à pourvoir correspondent à des charges comptabilisées dans l'exercice ou antérieurement conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, mais qui font l'objet de traitement différé à des fins fiscales. Elles ont été créées 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 aux dépenses constatées à taxer ou à pourvoir et aucun amortissement n'est prévu;
 - 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 les dépenses constatées à taxer ou à pourvoir. 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

4. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 2 257 677 \$ (2 229 649 \$ en 2012) est affecté à des fins de fonds d'assurance et de fonds d'immobilisations.

5. Débiteurs

	2013	2012
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	19 294 470	32 789 454
Gouvernement du Canada et ses entreprises	4 841 801	328 104
Détaillants	2 504 272	2 633 282
Autres	2 659 517	2 037 609
	29 300 060	37 788 449
Montant des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme	6 590 556	7 238 324

6. 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 2012) 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 2012).

Le solde des emprunts temporaires est de néant au 31 décembre 2013 (4 841 000 \$ au 31 décembre 2012).

7. Crédoiteurs et charges à payer

	2013	2012
	\$	\$
Salaires et avantages sociaux	12 557 784	11 339 448
Fournisseurs	8 352 192	3 681 593
Dépôts et retenues de garantie	615 482	482 178
Intérêts courus sur la dette à long terme	168 822	210 572
	21 694 280	15 713 791

8. Revenus reportés

	2013	2012
	\$	\$
Titres de transport	620 981	615 444
Transferts	406 163	338 113
	1 027 144	953 557

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

9. Dette à long terme

	2013	2012
	\$	\$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 1,35 % à 4,41 %, échéant de 2014 à 2023	68 348 000	63 771 400
Frais reportés liés à la dette à long terme	(395 909)	(352 050)
	67 952 091	63 419 350

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

	\$
2014	17 700 000
2015	10 837 700
2016	14 310 700
2017	11 382 700
2018	11 530 700
2019 et suivants	2 586 200

Le Réseau a émis des obligations envers un régime de retraite (PL54) pour un montant cumulatif de 5 789 000 \$ (5 765 400 \$ en 2012).

10. Avantages sociaux futurs

	2013	2012
	\$	\$
<i>Passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif des régimes à prestations déterminées capitalisés	(11 832 200)	(11 214 400)
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(4 806 200)	(4 611 900)
	(16 638 400)	(15 826 300)

Charge de l'exercice

Régimes à prestations déterminées capitalisés	14 936 800	14 326 900
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	442 100	334 600
Régimes de retraite des élus municipaux	32 467	32 577
	15 411 367	14 694 077

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 5,01 % à 7,00 % selon le groupe d'employés. Les taux de cotisation de l'employeur varient de 9,3 % à 15,6 % selon le groupe d'employés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

10. Avantages sociaux futurs (suite)

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

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées entre le 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2012.

	2013	2012
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(11 214 400)	(7 883 700)
Charge de l'exercice	(14 936 800)	(14 326 900)
Cotisations versées par l'employeur	14 319 000	10 996 200
Passif à la fin de l'exercice	(11 832 200)	(11 214 400)

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation

Valeur des actifs à la fin de l'exercice	231 697 400	213 298 300
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(289 976 300)	(270 181 300)
	(58 278 900)	(56 883 000)
Pertes actuarielles non amorties	46 446 700	45 668 600
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(11 832 200)	(11 214 400)

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs

Valeur des actifs à la fin de l'exercice	231 697 400	213 298 300
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(289 976 300)	(270 181 300)
	(58 278 900)	(56 883 000)

Charge de l'exercice

Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	10 641 100	10 273 500
Cotisations salariales des employés	(3 813 000)	(3 719 200)
Amortissement des pertes actuarielles	4 770 000	4 549 100
Charge de l'exercice excluant les intérêts	11 598 100	11 103 400
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	16 134 900	15 336 200
Rendement espéré des actifs	(12 796 200)	(12 112 700)
Charge d'intérêts nette	3 338 700	3 223 500
	14 936 800	14 326 900

Informations complémentaires

Rendement réel des actifs pour l'exercice	13 123 800	9 405 900
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(12 796 200)	(12 112 700)
Gain (perte) de l'exercice sur le rendement des actifs	327 600	(2 706 800)
Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	5 875 700	(47 200)
Prestations versées au cours de l'exercice	12 856 700	12 161 700
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	240 419 100	210 405 600
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau	5 789 000	5 765 400
DMERCA	13	13

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

10. Avantages sociaux futurs (suite)

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

Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation

	2013	2012
	\$	\$
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 %
Tables de mortalité	95 % UP 94-AA, Échelle : 125 % H 140 % F	UP 94-AA

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.

	2013	2012
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(4 611 900)	(4 423 100)
Charge de l'exercice	(442 100)	(334 600)
Prestations ou primes versées par l'employeur	247 800	145 800
Passif à la fin de l'exercice	(4 806 200)	(4 611 900)

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation

Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(5 493 200)	(5 306 600)
Pertes actuarielles non amorties	687 000	694 700
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(4 806 200)	(4 611 900)

Charge de l'exercice

Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	98 500	80 600
Amortissement des pertes actuarielles	126 900	41 700
Charge de l'exercice excluant les intérêts	225 400	122 300
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	216 700	212 300
	442 100	334 600

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

10. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2013	2012
	\$	\$
<i>Informations complémentaires</i>		
Perte de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	(75 200)	(337 500)
DMERCA	12	12
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle à la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation	3,75 %	3,75 %
Taux de croissance des salaires	3,50 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,25 %	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 2013, aucune cotisation des employés et de l'employeur n'a été effectuée puisque le régime a pris fin au 1er 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.

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.

	2013	2012
	\$	\$
Cotisations des élus au RREM	9 632	9 665
<i>Charge de l'exercice</i>		
Contributions de l'employeur au RREM	32 467	32 577

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

11. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Bâtiments	100 975 459	1 551 400	-	102 526 859
Véhicules	205 028 374	11 151 494	538 051	215 641 817
Ameublement et équipement de bureau	26 038 071	1 422 997	-	27 461 068
Machinerie, outillage et équipement	2 671 790	405 281	-	3 077 071
Asphaltage	-	651 584	-	651 584
Terrains	3 648 255	-	-	3 648 255
	338 361 949	15 182 756	538 051	353 006 654
Immobilisations en cours	1 057 166	2 222 982	-	3 280 148
	339 419 115	17 405 738	538 051	356 286 802
Amortissement cumulé				
Bâtiments	42 652 929	2 528 508	-	45 181 437
Véhicules	91 094 921	12 686 987	538 051	103 243 857
Ameublement et équipement de bureau	18 226 846	2 506 216	-	20 733 062
Machinerie, outillage et équipement	2 509 890	114 904	-	2 624 794
	154 484 586	17 836 615	538 051	171 783 150
Valeur comptable nette	184 934 529	(430 877)	-	184 503 652

12. Autres actifs non financiers

	2013	2012
	\$	\$
Frais payés d'avance	239 768	288 700
Dépôts sur autobus	4 219 834	151 908
	4 459 602	440 608

13. Excédent accumulé

	2013	2012
	\$	\$
Déficit de fonctionnement non affecté	(324 447)	(475 600)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	14 577 792	17 620 100
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(20 530 808)	(19 411 263)
Financement des investissements en cours	1 137 747	(659 295)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	126 933 808	130 500 503
	121 794 092	127 574 445

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

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

	2013	2012
	\$	\$
Débiteurs	8 488 389	(15 603 603)
Créditeurs et charges à payer	5 980 489	(6 590 561)
Revenus reportés	73 587	(210 980)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	812 100	3 519 500
Stocks	(371 908)	346 073
Autres actifs non financiers	(4 018 994)	(238 645)
	10 963 663	(18 778 216)

15. 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 17 193 235 \$. Les versements des cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2014	11 601 002
2015	4 115 137
2016	950 386
2017	181 477
2018	157 689

De plus, le Réseau s'est engagé à faire l'acquisition de 80 autobus hybrides pour les années 2014 à 2016 pour un montant total de 57 730 000 \$. Les versements à effectuer pour les prochains exercices sont les suivants :

	\$
2014	18 000 000
2015	22 530 000
2016	17 200 000

16. 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 1 153 287 \$ au 31 décembre 2013 (1 138 968 \$ au 31 décembre 2012).

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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 décembre 2013

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, 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 :

	2013	2012
	\$	\$
Revenus		
Quote-part	68 300 000	66 000 000
Charges		
Administration générale	4 505 475	4 544 634
Transport	3 567 667	4 014 527

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

18. 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 630 313 \$ a été constaté au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2013 (gain de 876 332 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2012). La valeur au marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2013, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2014 à 2017 pour une quantité totale de référence de 18 000 000 litres dont la valeur de marché est de 667 610 \$ (au 31 décembre 2012, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant pour une quantité totale de référence de 18 000 000 litres dont la valeur au marché est de 97 787 \$ de 2013 à 2015).

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

Exercice terminé le 31 décembre 2013

Annexe A

	Budget	Réalizations	
	\$	2013 \$	2012 \$
(Déficit) excédent de l'exercice	5 356 800	(5 780 353)	1 977 665
Moins : revenus d'investissement	(22 071 000)	(5 405 490)	(5 455 700)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(16 714 200)	(11 185 843)	(3 478 035)
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Amortissement	17 820 000	17 836 615	17 834 350
Produit de cession	-	2 168	32 224
(Gain) perte à la cession	-	(2 168)	172 920
	17 820 000	17 836 615	18 039 494
<i>Financement</i>			
Remboursement de la dette à long terme	(2 452 000)	(8 308 181)	(9 935 100)
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	(843 900)	(881 046)	(530 062)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	-	1 570 064	(6 568 980)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	2 190 100	1 119 544	2 624 279
	1 346 200	1 808 562	(4 474 763)
	16 714 200	11 336 996	3 629 631
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	151 153	151 596

EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre 2013

Annexe B

	Réalizations		
	Budget	2013	2012
	\$	\$	\$
Revenus d'investissement	22 071 000	5 405 490	5 455 700
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Acquisitions	(30 059 000)	(17 405 738)	(6 902 063)
<i>Financement</i>			
Financement à long terme des activités d'investissement	7 145 000	11 444 000	2 159 084
<i>Affectations</i>			
Activités de fonctionnement	843 000	881 046	530 062
Excédent accumulé			
Réserves financières et fonds réservés	-	1 472 244	382 531
	843 000	2 353 290	912 593
	(22 071 000)	(3 608 448)	(3 830 386)
Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	1 797 042	1 625 314



LONGUEUIL



BOUCHERVILLE





BROSSARD

