

on
ensemble



Vision
d'ensemble



Rapport annuel 2014





Dépôt légal
4^e trimestre 2015
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN-978-2-921426-25-1

position
logo
FSC

Sommaire

✦ Mot de la présidente	2
✦ Conseil d'administration	3
✦ Mot du directeur général	4
✦ Équipe de direction	5
✦ Profil	6
✦ Portrait de la population et du territoire	8
✦ Portrait de la clientèle	9
✦ Fréquentation des services	10
✦ Célébration du 40 ^e anniversaire du RTL	12
Présentation du plan stratégique	15
La vision	15
Les chantiers et les prérequis	16
Le dévoilement du plan stratégique	16
Le cadre de gouvernance	17
Chantier 1 - Un réseau rapide et structurant pour l'agglomération	
Projet de réseau rapide d'agglomération	19
Consultations publiques	21
Chantier 2 - La modernisation des infrastructures d'exploitation	
Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs	23
Nouveau centre d'exploitation	23
Chantier 3 - Une ouverture vers le milieu	
Participer à la vie économique et culturelle de l'agglomération de Longueuil	25
Chantier 4 - L'électrification du réseau	
Mise en service des autobus à propulsion hybride	33
Chantier 5 - Le virage client de l'organisation	
Changement culturel	35
Rester branché	35
✦ Résultats financiers	37
✦ États financiers	39

Mot de la présidente



Déterminée à offrir à la clientèle des solutions de transport innovantes pour mieux répondre à ses besoins et animée d'une volonté d'insuffler au RTL un plus grand dynamisme et une plus grande ouverture sur la communauté, notamment par une présence accrue auprès des citoyens et des partenaires, je peux aujourd'hui affirmer que ce virage est véritablement engagé.

Au cœur de la vie des gens depuis 40 ans, le RTL a célébré cet important anniversaire en tenant plusieurs activités : nous avons organisé une grande fête familiale à l'intention des employés et de leur famille; nous avons accueilli notre milliardième passager; nous avons produit un cahier souvenir distribué dans les médias locaux et à l'occasion du colloque annuel de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) qui s'est tenu dans l'agglomération; et finalement, nous avons réuni les administrateurs d'hier à aujourd'hui à l'occasion d'une soirée retrouvailles.

2 À titre de transporteur officiel de la jeunesse lors de la 49^e Finale des Jeux du Québec, le RTL a su se démarquer par son expérience, son savoir-faire et sa rigueur dans la planification du transport lors d'événements d'envergure. Ce succès retentissant a été rendu possible grâce à l'extraordinaire collaboration de tous les corps de métier du RTL.

Appuyés sur de solides bases, nous avons inscrit notre *Vision d'ensemble* dans le plan stratégique 2013-2022 dévoilé en juin. Il constitue un outil de planification efficace, qui vise, à terme, à positionner le RTL comme un acteur incontournable de la mobilité des personnes dans l'agglomération de Longueuil. Nous avons ainsi mis de l'avant cinq grands chantiers, dont un important virage client que nous avons illustré par une image d'entreprise dynamisée représentant la diversité de notre clientèle. Nous avons également amorcé un dialogue soutenu avec la clientèle et nos concitoyens en mettant à profit les médias sociaux. À l'attention de nos partenaires, nous avons lancé un bulletin trimestriel des affaires publiques afin de les tenir informés de nos réalisations.

Toutes ces actions ont été soutenues par une plus grande présence médiatique et ont contribué à faire rayonner l'organisation à travers le Québec. Je tiens à souligner l'implication de l'ensemble des employés, qui constituent le moteur de notre mission.

Fort des assises ainsi développées, le RTL déploie aujourd'hui une vision d'avenir prometteuse.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Colette Éthier', with a long horizontal flourish extending to the right.

Colette Éthier
Présidente du conseil d'administration

Conseil d'administration

au 31 décembre 2014



De gauche à droite

Rangée avant :

MONIQUE BASTIEN
Conseillère municipale
à Longueuil

ALEXANDRA CAPONE
Conseillère municipale
à Boucherville

PIERRETTE LAPERLE
Représentante
des usagers
du transport adapté

HÉLÈNE PICARD
Représentante
des usagers
du transport en commun

COLETTE ÉTHIER
Présidente du CA
et conseillère municipale
à Longueuil

BENOÎT L'ECUYER
Conseiller municipal
à Longueuil

Rangée arrière :

XAVIER LÉGER
Conseiller municipal
à Longueuil

ALAIN DÉPATIE
Maire
de Saint-Lambert

ÉRIC BEAULIEU
Conseiller municipal
à Longueuil

JACQUES BÉDARD
Conseiller municipal
à Saint-Bruno-de-Montarville

ALEXANDRE PLANTE
Vice-président du CA
et conseiller municipal
à Brossard

MICHEL LANCTÔT
Conseiller municipal
à Longueuil

Mot du directeur général



Nul doute que l'année 2014 marquera l'histoire du RTL. Nous avons adopté notre plan stratégique 2013-2022 dont le titre, *Vision d'ensemble*, est inspiré de la démarche d'élaboration, où le client en constitue le cœur, par ses attentes et ses besoins, et qui repose sur la concertation avec le milieu et les villes liées, tout en respectant notre capacité à réaliser notre vision.

Nous avons ainsi misé sur une gestion durable et intégrée des ressources humaines, matérielles et informationnelles. Nous avons placé notre personnel au centre de notre réussite en valorisant l'esprit d'équipe, les initiatives et le partenariat.

Les cinq chantiers ont donc été amorcés grâce à la force de notre équipe, de tous nos employés qui n'ont ménagé aucun effort pour répondre aux besoins de la communauté.

4 Ensemble, nous avons entamé une importante réflexion sur les valeurs de l'organisation et sur la définition d'une nouvelle philosophie de gestion, et ce, afin d'amorcer le virage clientèle de manière concrète.

En étroite collaboration avec les villes liées de l'agglomération, nous avons entrepris l'élaboration d'un réseau structurant, soit le Réseau rapide d'agglomération, sur le modèle du Service express Roland-Therrien, projet qui nous permettra d'ailleurs de remporter le Grand prix d'excellence de l'Association québécoise des transports (AQTr) pour le volet « transport collectif ».

Finalement, l'année 2014 marque l'arrivée des premiers véhicules à propulsion hybride qui, progressivement, remplaceront l'ensemble du parc d'autobus du RTL.

Toutes ces réalisations sont le témoin privilégié de l'ouverture et de l'engagement dont l'ensemble du personnel a su faire preuve dans l'atteinte des objectifs stratégiques.

Dans les années à venir, nous continuerons d'agir de façon responsable, avec respect, intégrité, ouverture d'esprit et engagement, de manière à offrir à nos employés un milieu de travail stimulant et enrichissant et surtout, pour répondre le plus fidèlement possible aux attentes et aux besoins de notre clientèle.

Guy Benedetti
Directeur général

Équipe de direction

au 31 décembre 2014



De gauche à droite

Rangée avant :

CAROLE COUSINEAU
secrétaire corporative et
conseillère juridique

RICHARD BLOUIN
directeur Planification et
développement du transport

GUY BENEDETTI
directeur général

SUZIE LEHOULLIER
directrice Bureau de projets
et ingénierie

Rangée arrière :

CLAUDE HOULD
directeur
Finances et trésorier

PIERRE ARCHAMBAULT
directeur principal
Gestion durable des ressources

CHRISTIAN GAGNÉ
directeur
Exploitation

GINO PERRON
directeur
Ressources humaines

LAURENT CHEVROT
directeur Innovation,
marketing et partenariat

GÉRARD SAVARD
directeur
Entretien

Profil

au 31 décembre 2014

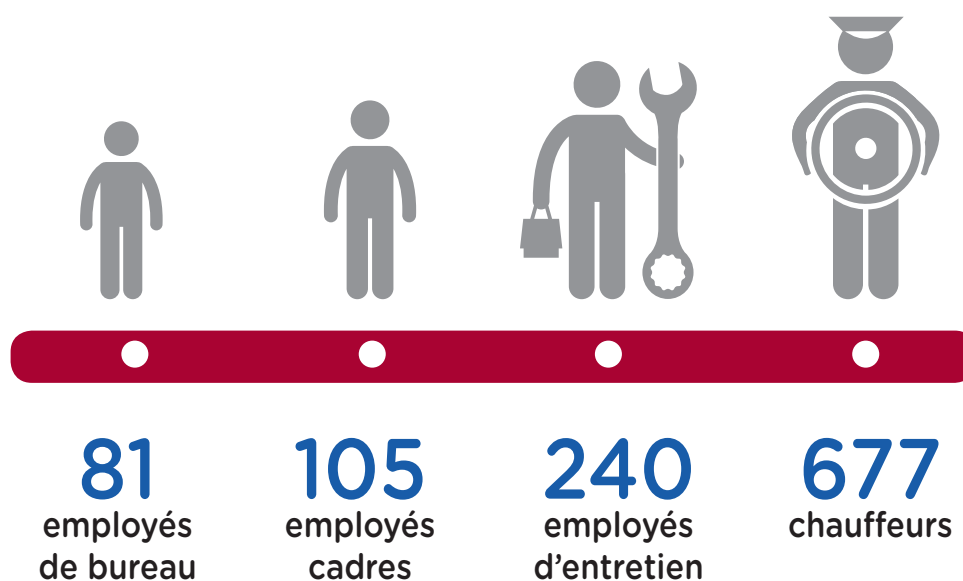
LE RÉSEAU



6

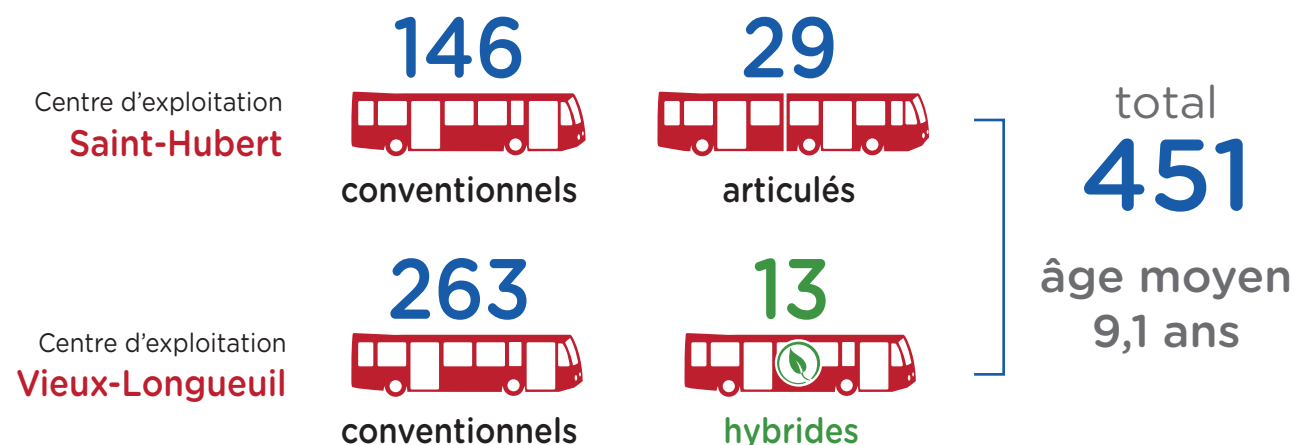
LES RESSOURCES HUMAINES

1 103 employés



* Cette donnée inclut dorénavant les parcours à l'extérieur de l'agglomération de Longueuil

LE PARC D'AUTOBUS



LES ARRÊTS

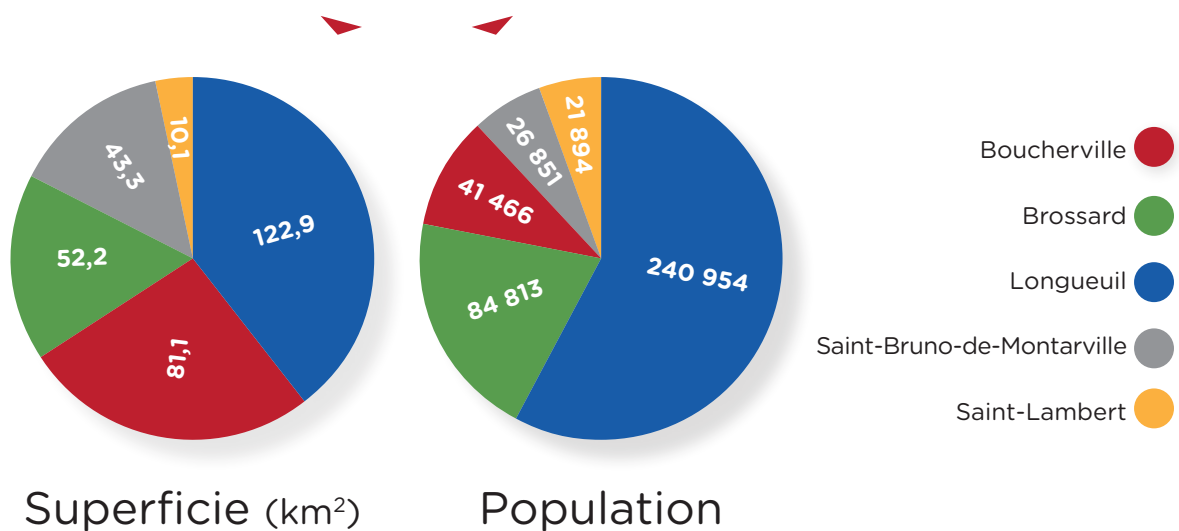


L'EXPLOITATION

	AUTOBUS	TAXIS	TOTAL
Véhicules-heure annuels « assignés »			
RTL	940 124	37 742	977 866
Contrat AMT (ligne 90)	30 108	-	30 108
Total	970 232	37 742	1 007 974
Véhicules-km annuels			
RTL	21 020 465	867 852	21 888 317
Contrat AMT (ligne 90)	839 643	-	839 643
Total	21 860 108	867 852	22 727 960
Véhicules en opération en pointe du matin (novembre 2014)			
RTL	357	37	394
Contrat AMT (ligne 90)	17	-	17
Total	374	37	411
Vitesse d'exploitation (km/h)			
RTL	22,4	23,0	22,4
Contrat AMT (ligne 90)	27,9	-	27,9
Total	22,5	23,0	22,5

Portrait de la population et du territoire

Ville	Arrondissement	Superficie ¹ (km ²)	Population décembre 2014 ²	Personnes par ménage ³	Âge moyen ³	Auto par ménage ³	Part modale ³ TC en pointe du matin
Boucherville		81,1	41 466	2,47	41,8	1,66	16,6 %
Brossard		52,2	84 813	2,50	40,3	1,52	27,6 %
Longueuil	Greenfield Park	4,8	17 292	2,34	40,5	1,34	27,6 %
	Saint-Hubert	66,3	83 971	2,47	39,0	1,60	21,4 %
	Vieux-Longueuil	51,8	139 691	2,08	41,0	1,24	24,9 %
	Sous-total	122,9	240 954	2,22	40,3	1,36	23,8 %
Saint-Bruno-de-Montarville		43,3	26 851	2,54	40,9	1,74	15,4 %
Saint-Lambert		10,1	21 894	2,07	45,4	1,27	30,4 %
Territoire RTL		309,6	415 978	2,31	40,7	1,43	23,5 %



Source :

(1) : Ville de Longueuil

(2) : Gazette officielle du Québec

(3) : Enquête Origine-Destination 2013

Portrait de la clientèle

Ville	Arrondissement	Lieu de résidence	Groupe d'âge				Sexe		Statut		
			5-17 ans	18-25 ans	26-64 ans	65 ans et +	homme	femme	travailleur	étudiant	autre
Boucherville		7,1 %	10,6 %	34,9 %	50,7 %	3,8 %	43,6 %	56,4 %	53,2 %	44,2 %	2,6 %
Brossard		23,1 %	12,2 %	25,4 %	57,4 %	5,0 %	45,9 %	54,1 %	56,6 %	36,7 %	6,6 %
Longueuil	Greenfield Park	4,6 %	11,9 %	25,9 %	59,5 %	2,7 %	47,4 %	52,6 %	65,2 %	32,2 %	2,6 %
	Saint-Hubert	16,9 %	14,0 %	28,8 %	53,8 %	3,3 %	44,5 %	55,5 %	54,5 %	40,4 %	5,1 %
	Vieux-Longueuil	31,7 %	13,1 %	28,0 %	53,9 %	5,0 %	44,7 %	55,3 %	52,4 %	38,9 %	8,7 %
	Sous-total	53,2 %	13,3 %	28,1 %	54,4 %	4,3 %	44,9 %	55,1 %	54,2 %	38,8 %	7,0 %
Saint-Bruno-de-Montarville		2,4 %	17,2 %	41,0 %	40,2 %	1,6 %	51,1 %	48,9 %	42,0 %	58,0 %	0,0 %
Saint-Lambert		4,8 %	19,5 %	25,0 %	48,3 %	7,1 %	48,3 %	51,7 %	49,4 %	41,1 %	9,5 %
Montréal et autres municipalités		9,4 %	11,7 %	26,6 %	58,8 %	2,9 %	51,6 %	48,4 %	59,6 %	36,6 %	3,8 %
Total des usagers		100,0 %	13,1 %	28,0 %	54,6 %	4,3 %	46,0 %	54,0 %	54,7 %	39,1 %	6,3 %



46 %

HOMMES



54 %

FEMMES



54,7 %

TRAVAILLEURS



39,1 %

ÉTUDIANTS

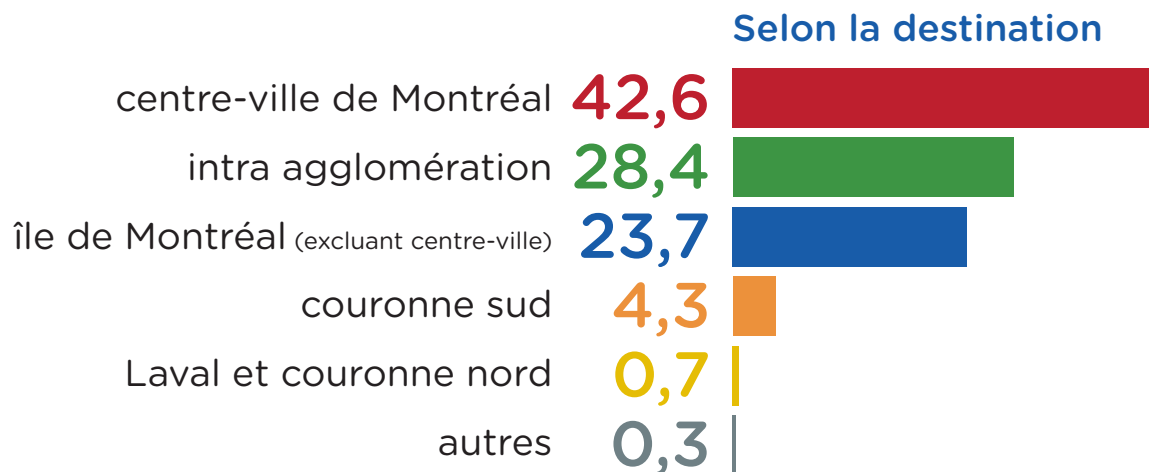
Fréquentation des services

SERVICE RÉGULIER

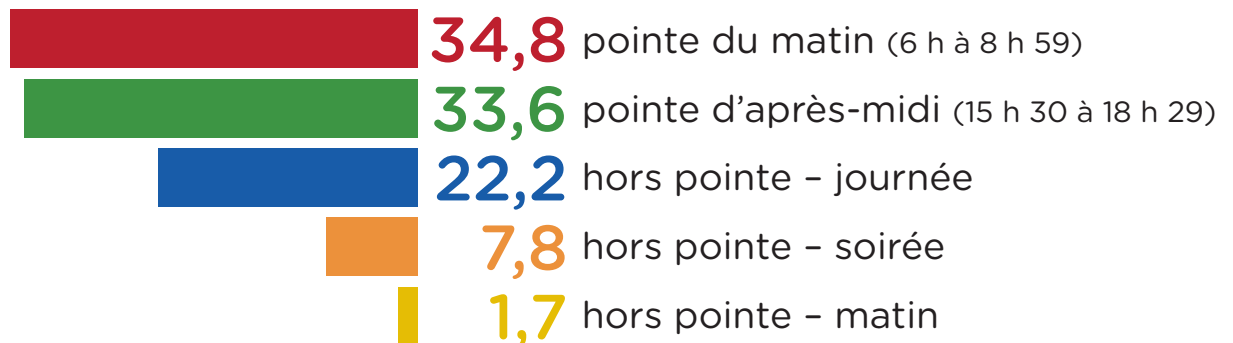
plus de **100 000**
déplacements
par jour moyen
de semaine*



Répartition de l'achalandage (en %)



Selon la période de la journée



Source : Enquête Origine-Destination 2013

* Inclut les correspondances



SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ

Au 31 décembre 2014, plus de 4 500 personnes étaient admises au service du transport adapté (TA) du RTL, une augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente. Environ 64 % des clients admis ont utilisé le service au moins une fois au cours de l'année.

19 minibus en pointe

90 taxis en pointe

7 780 761 \$ coût total d'exploitation

21,78 \$ coût / déplacement

57 714 déplacements - clients en fauteuil roulant

278 107 déplacements - clients ambulants

21 357 déplacements - accompagnateurs
de clients admis au TA

Minibus

113 633 déplacements

2,24 passagers / heure

9,56 km parcourus / passager

Taxis

243 545 déplacements

83 456 courses

2,92 passagers / course

15,20 \$ coût / déplacement

Célébration du 40^e anniversaire du RTL

L'année 2014 a été marquante pour le Réseau de transport de Longueuil (RTL), non seulement par le virage de l'organisation, symbolisé par la *Vision d'ensemble* dévoilée dans le plan stratégique 2013-2022, mais également parce qu'elle correspondait à son 40^e anniversaire d'existence.

L'HISTOIRE DU RTL

C'est en juillet 1974 que le Réseau de transport de Longueuil a officiellement été créé sous l'appellation de Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM). Prenant le relais du service d'autobus auparavant offert par Chambly Transport, il employait alors 168 personnes et disposait de 112 autobus desservant 21 lignes. En 1985, la CTRSM fit place à la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM). Ce n'est qu'en 2002 que le RTL prit finalement son nom actuel.

Aujourd'hui, 40 ans plus tard, le RTL est la troisième société de transport en importance au Québec. Il compte plus de 1 100 employés et quelque 450 autobus qui desservent les cinq villes de l'agglomération de Longueuil.

LE RÔLE DU RTL AUJOURD'HUI

Le RTL occupe une place importante dans le développement social, économique, environnemental et urbain de la région. Il déploie une vision d'avenir profitable à sa clientèle et consacre beaucoup d'efforts à assurer la fiabilité et le développement de ses services.

Un service plus humain

Au quotidien, le RTL facilite la mobilité des personnes et répond efficacement à l'ensemble de leurs besoins de déplacement. Il contribue à l'amélioration de la qualité de vie de la population en leur permettant d'éviter la congestion routière, de réduire leurs coûts de déplacement et de développer de saines habitudes de vie.

Un acteur économique stratégique

Le RTL est parmi les 10 plus importants employeurs de l'agglomération. C'est une industrie locale qui achète la majorité de ses produits au Québec, injectant plus de 155 millions de dollars dans l'économie régionale. Il constitue également un attrait indéniable pour les entreprises qui choisissent de s'établir dans la région.

Une conscientisation verte

Le RTL génère de nombreux bénéfices liés à l'environnement, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des maladies attribuables à la qualité de l'air. De plus, il favorise une diminution de son empreinte écologique par un système de gestion environnementale.

Une vision à long terme

Le RTL proposera des initiatives novatrices au cours des prochaines années. D'importants chantiers seront mis en œuvre dans le cadre de son plan stratégique 2013-2022 pour réaliser sa mission au sein de la communauté et placer les besoins de la population au cœur de ses préoccupations.



Festivités du 40^e anniversaire

Tout au long de l'année, des activités ont été organisées pour marquer le 40^e anniversaire du RTL ainsi que pour remercier les clients de leur fidélité et les encourager à s'appropriier leur réseau de transport collectif.



Le milliardième passager du RTL, Christopher Fenerdjian, procède à la coupe symbolique du ruban, entouré de représentants du RTL et de dignitaires, dont la mairesse de Longueuil, Caroline St-Hilaire, à l'avant droite et la présidente du RTL, Colette Éthier, deuxième à l'avant gauche; aussi sur la photo, le vice-président du RTL, Alexandre Plante, ainsi que des membres du conseil d'administration, Xavier Léger et Benoît L'Ecuyer, et des passagers de l'autobus.

Un milliard de déplacements

Le 7 juillet 2014, le RTL a eu le plaisir de célébrer l'atteinte du milliard de déplacements en 40 ans d'existence. Pour souligner cet important jalon de l'histoire du RTL, plusieurs dignitaires, dont la mairesse de Longueuil, Caroline St-Hilaire, se sont réunis au quai du terminus de Longueuil pour accueillir Christopher Fenerdjian, le milliardième passager, lors de sa descente de l'autobus de la ligne 74. En guise de félicitations et de remerciements, l'heureux voyageur s'est vu remettre, par la présidente du RTL, Colette Éthier, une carte TRAM 3 valide pour six mois et les autres passagers ont reçu une carte TRAM 3 valide pour un mois.

Reconnaître le capital humain

L'importante contribution du capital humain que représentent les employés du RTL d'hier et d'aujourd'hui a été soulignée lors d'événements organisés pendant l'année, et notamment, au cours de la grande fête familiale qui s'est déroulée le 6 juillet au parc Michel-Chartrand, à Longueuil.

De plus, une soirée retrouvailles a eu lieu en novembre pour souligner l'apport des administrateurs des 40 dernières années qui ont forgé les assises de ce qu'est devenu le RTL aujourd'hui et de ce qu'il sera demain.





Plan stratégique

Ensemble dans l'action

Présentation du plan stratégique

En 1996, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (aujourd'hui le Réseau de transport de Longueuil) était la première société de transport collectif au Québec à adopter un plan stratégique pour orienter son développement futur. Cette démarche de planification novatrice pour l'époque est devenue une obligation pour toutes les sociétés de transport lorsque la *Loi sur les sociétés de transport en commun* a été adoptée en 2001 par le gouvernement du Québec.

Le RTL a également fait preuve d'innovation dans l'élaboration de son plan stratégique afin d'en faire un outil de planification efficace qui reçoit l'adhésion des villes liées, reflète les besoins des clients et de la population, et propose des actions réalisables en fonction des capacités financières et technologiques de l'agglomération. Ainsi, le RTL a impliqué de façon formelle et continue les cinq villes de l'agglomération dans sa démarche dans le but d'échanger sur les enjeux, les préoccupations et les priorités de chacune d'entre elles en matière de transport collectif et de faire en sorte que le transport collectif constitue véritablement un vecteur de développement urbain.

En outre, le RTL a souhaité intégrer, dès le début du processus d'élaboration, son plan de développement durable et son plan de développement organisationnel à sa vision stratégique évitant ainsi de mener trois démarches parallèles. Pour ce faire, les employés ont été impliqués tout au long du processus d'élaboration par des consultations internes et une communication soutenue afin que l'ensemble de l'organisation incarne les changements, voire l'important virage, que le RTL souhaitait entreprendre.

Finalement, afin de se doter d'un seul outil de référence dans la planification de ses opérations organisationnelles, une structure en deux volets est apparue nécessaire : le volet de la mobilité durable, recoupant les activités externes de l'organisation tournées vers le client, et celui de la gestion durable pour ses activités internes mobilisant ses ressources humaines et matérielles.

LA VISION

En 2022, le RTL se voit comme le principal acteur de la mobilité des personnes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil. En tant qu'organisme de service public de transport, il fera partie intégrante de la vie des personnes et de la communauté en apportant des solutions efficaces, novatrices et adaptées aux besoins de déplacement des personnes dans les contextes social, économique et environnemental changeants des dix prochaines années.

Les valeurs d'engagement et d'ouverture d'esprit de tous les employés du RTL seront mises à contribution afin de mettre le citoyen et le client au cœur de leurs préoccupations et de concrétiser la vision de l'organisation.

Pour y arriver, le RTL compte mettre en place un réseau rapide qui structurera l'offre de transport collectif et qui marquera sa place sur le territoire. Il complétera cette offre avec ses partenaires en proposant un éventail de solutions multimodales accessibles à tous et une information voyageurs sur tout le réseau de l'agglomération.

La présence du RTL dans le milieu sera renforcée par le biais d'un virage organisationnel orienté vers la clientèle et la concrétisation de partenariats avec les organismes s'intéressant de près à la mobilité des personnes. Il modernisera ses infrastructures d'exploitation et électrifiera progressivement son réseau afin d'être en mesure de répondre aux enjeux liés à la mobilité et au développement durable du territoire.

C'est ainsi que le RTL pourra être reconnu comme un organisme de service fiable et enviable qui fera la fierté des citoyens et des clients de l'agglomération.

LES CHANTIERS ET LES PRÉREQUIS

Les besoins et les attentes des citoyens et des clients en matière de mobilité sont très élevés et, pour y répondre, le nouveau plan stratégique propose un virage en matière de transport collectif qui ne sera possible que s'il s'appuie sur trois prérequis :

- ⚡ Le maintien du patrimoine
- ⚡ Un nouveau cadre de gouvernance
- ⚡ Un financement bonifié et récurrent

Ainsi, au cours des dix prochaines années, et à partir de l'entente-cadre convenue avec l'agglomération de Longueuil, le RTL posera de nombreuses actions qu'il a regroupées en cinq grands chantiers :

- ⚡ Chantier 1 - un réseau rapide et structurant
- ⚡ Chantier 2 - la modernisation des infrastructures d'exploitation
- ⚡ Chantier 3 - une ouverture vers le milieu
- ⚡ Chantier 4 - l'électrification du réseau
- ⚡ Chantier 5 - le virage client de l'organisation

LE DÉVOILEMENT DU PLAN STRATÉGIQUE

Afin de communiquer ses nouvelles orientations et sa feuille de route aux différents partenaires et d'assurer une adhésion interne à cet important virage, le RTL a tenu trois événements pour dévoiler son plan stratégique.

Tout d'abord, deux événements ont été organisés à la fin du mois de mai, l'un au centre d'exploitation du Vieux-Longueuil et l'autre au centre d'exploitation de Saint-Hubert, afin de présenter le plan stratégique et ses cinq grands chantiers à tous les employés de l'organisation, des cadres aux employés syndiqués.

Par la suite, le dévoilement du plan a été effectué auprès de l'ensemble des partenaires externes de l'organisation dans les locaux de l'Université de Sherbrooke à Longueuil le 5 juin. Devant plus de 150 dignitaires, représentants des médias et des villes de l'agglomération de Longueuil, organismes, partenaires et intervenants locaux et régionaux interpellés par la mobilité des personnes, le RTL a présenté ses orientations et a dévoilé sa feuille de route pour les dix prochaines années.



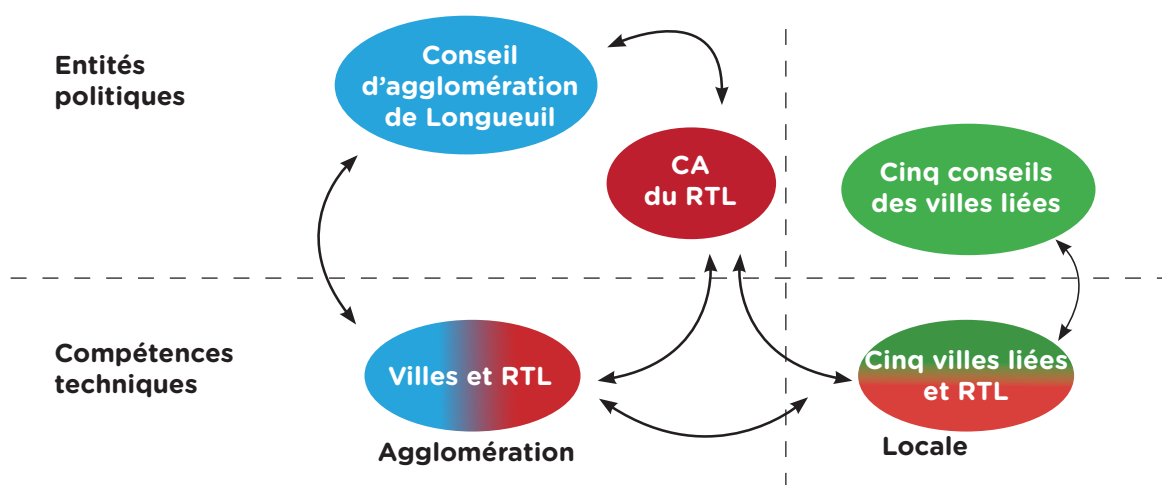
De g. à d. : Jean Martel, maire de Boucherville, Alexandre Plante, conseiller municipal à Brossard, Colette Éthier, présidente du conseil d'administration du RTL, Martin Murray, maire de Saint-Bruno-de-Montarville, Caroline St-Hilaire, mairesse de Longueuil, Alain Dépatie, maire de Saint-Lambert et Guy Benedetti, directeur général du RTL.

LE CADRE DE GOUVERNANCE

Des représentations ont donc été effectuées auprès de différentes instances métropolitaines, comme la Communauté métropolitaine de Montréal ou le ministère des Transports du Québec, afin de faire valoir les intérêts des citoyens de l'agglomération en ce qui concerne la mobilité et d'interpeller les parties prenantes sur l'importance de réformer la gouvernance métropolitaine des transports en commun.

Au niveau local, le conseil d'administration du RTL a proposé aux villes liées de l'agglomération un cadre de gouvernance d'agglomération pour concrétiser la mise en œuvre de son plan stratégique.

La structure et le partage des responsabilités



Les principes sur lesquels repose le cadre de gouvernance

- ⚡ Responsabilisation
- ⚡ Efficacité
- ⚡ Cohérence
- ⚡ Subsidiarité

Les objectifs visés :

- ⚡ Mieux connaître et partager les besoins de mobilité de la population et des clients
- ⚡ Prioriser les projets les plus porteurs du point de vue technique, social, économique et environnemental
- ⚡ S'assurer que le développement urbain se réalise en respectant la planification intégrée de l'aménagement et du transport
- ⚡ Réaliser les projets de transport collectif dans les budgets et les échéances définis par les ententes-cadres
- ⚡ S'assurer que les activités du RTL et des villes soient coordonnées afin d'offrir le meilleur service aux citoyens tout en minimisant la création de nouveaux comités



● Chantier 1

**Un réseau rapide
et structurant pour
l'agglomération**

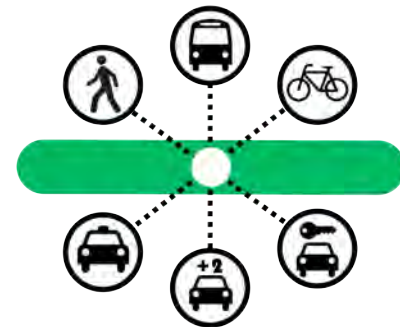
Projet de réseau rapide d'agglomération

En complément de son service très compétitif vers Montréal, le RTL souhaite développer un système de transport collectif attrayant pour les déplacements dans l'agglomération de Longueuil. Ce système s'articule autour d'un réseau rapide et structurant qui deviendra la colonne vertébrale du réseau du RTL.

Dans son plan stratégique *Vision d'ensemble 2013 - 2022*, le RTL a identifié le projet du réseau rapide d'agglomération (RRA) comme l'un des cinq chantiers prioritaires.

Ce réseau simple et performant sera implanté sur des axes routiers majeurs pour desservir les grands générateurs de déplacements et permettre ainsi à 38 % des habitants et à 43 % des emplois actuels de l'agglomération d'être à moins de 500 m d'un arrêt de ce futur service.

Faciliter la correspondance entre les modes de transport



Fort du succès d'une première phase mise en place sur le boulevard Roland-Therrien en juillet 2013, le projet reprend les principales composantes :

- ✦ Un service de bus à arrêts limités
- ✦ Des stations facilement identifiables pour signaler ces arrêts limités dans l'espace public avec des abribus spacieux, au design distinctif et proposant une information dynamique
- ✦ Des mesures préférentielles incluant des feux prioritaires, des voies de virage à droite « excepté autobus » et des voies réservées

Le projet misera sur l'intégration des modes actifs afin que les usagers puissent se rendre de manière confortable et sécuritaire aux arrêts, et sera réalisé en concertation avec les villes pour garantir leur accessibilité à pied et en vélo.



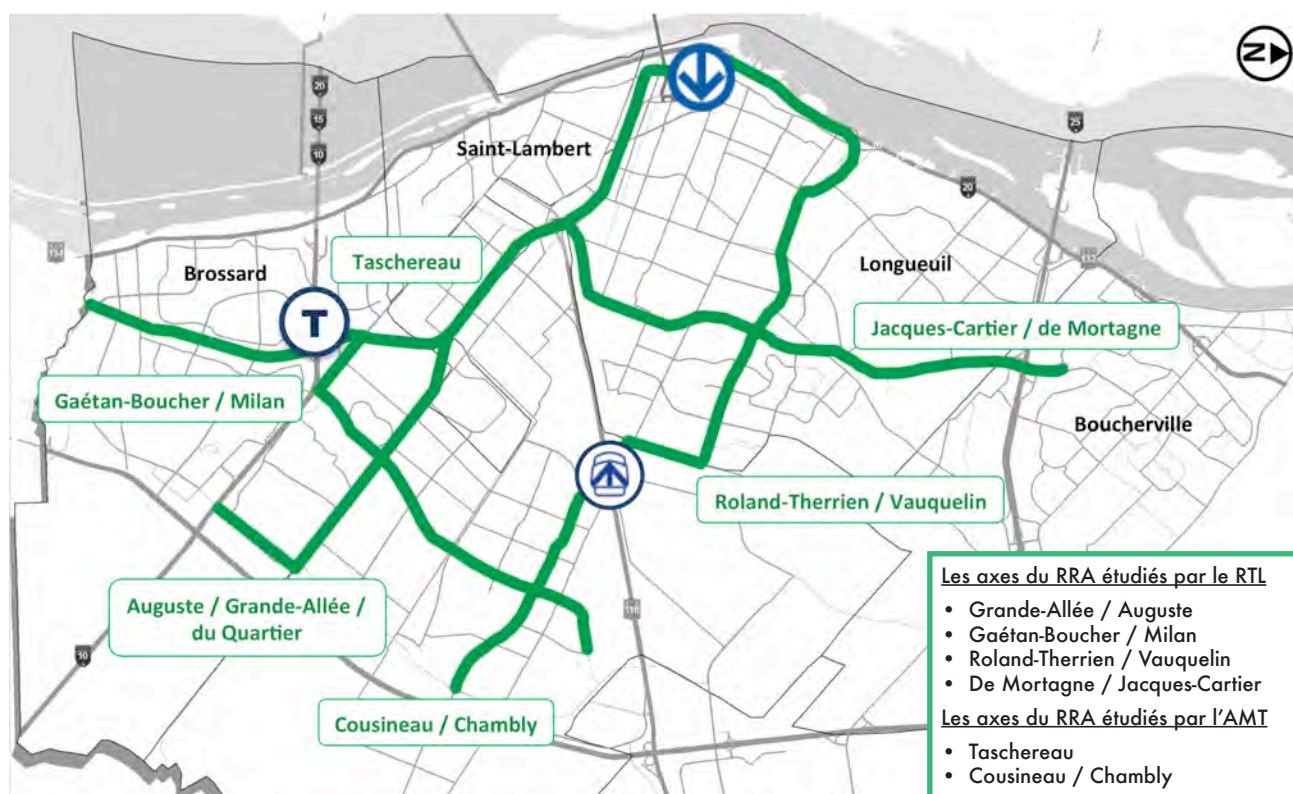
ABRIBUS DISTINCTIFS, CONFORTABLES,
ÉCLAIRÉS ET ACCESSIBLES À TOUS.

UN PROJET PARTENARIAL

Les dépenses admissibles du projet seront entièrement financées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) si celui-ci est approuvé avant le 31 décembre 2015 et que les travaux d'aménagement sont complétés avant la fin de l'année 2016.

Pour rencontrer ces conditions, le RTL a mandaté une firme de génie chargée de développer des concepts d'aménagement sur quatre axes :

- 🚧 Grande-Allée / Auguste
- 🚧 Gaétan-Boucher / Milan
- 🚧 Roland-Therrien / Vauquelin
- 🚧 De Mortagne / Jacques-Cartier



Une structure de gouvernance adaptée a été mise en place dès le mois de juin 2014, reposant sur des comités de projet avec les services des villes participantes, soit Boucherville, Brossard et Longueuil, ainsi que le MTQ. Les membres de ces comités se sont réunis à cinq reprises durant l'année pour définir le projet de chacun des axes concernés, depuis les ébauches préliminaires jusqu'aux concepts définitifs.

Ces concepts ont fait l'objet de consultations publiques. Les plans et devis seront livrés en 2015.

Consultations publiques

Dès le démarrage du projet, le RTL a élaboré une stratégie de consultations publiques pour recueillir les avis des usagers, des habitants et des parties prenantes.

La première étape s'est déroulée en novembre et décembre 2014 et se poursuivra en mars et avril 2015. Les principaux commentaires ont porté sur :

- ✦ Une adhésion au concept du RRA et aux aménagements proposés
- ✦ Un intérêt pour des services express offrant une fréquence de passage qui répond aux besoins des usagers
- ✦ Le maintien de la desserte locale et d'un service efficace vers Montréal



En 2015, le RTL et chacune des villes élaboreront des ententes permettant de définir les rôles et les responsabilités en matière de travaux à réaliser en 2016, selon les prérogatives de chaque partie. Avec l'ensemble de ces éléments, le RTL constituera des dossiers de demande de financement auprès du MTQ, à déposer au second semestre de 2015.



● Chantier 2

**La modernisation
des infrastructures
d'exploitation**

Afin de livrer le service attendu, tant en termes d'offre que de qualité de service, le RTL doit obligatoirement effectuer une modernisation de ses infrastructures. Au cours des prochaines années, les efforts porteront principalement sur deux importants projets.

Systeme d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs (SAEIV)

En 2014, dans le cadre de l'orchestration de l'initiative majeure du SAEIV, les travaux réalisés visaient essentiellement à élaborer le document d'appel d'offres, lequel est composé, entre autres, de clauses commerciales, du devis technique de la solution SAEIV et des instructions aux soumissionnaires.

L'ensemble de cette documentation validée par les parties prenantes (futurs services utilisateurs du SAEIV au RTL) constituera le point d'ancrage d'une entente contractuelle à être conclue auprès d'un fournisseur qui permettra au RTL de se doter d'une prestation de services professionnels et de faire l'acquisition de toutes les composantes de la solution SAEIV.

En bref, la finalité visée par le RTL dans l'intégration éventuelle de la solution SAEIV à son organisation est de disposer de toutes les données d'exploitation pour fournir de l'information pertinente aux voyageurs ainsi que de permettre une prise de décision éclairée dans l'amélioration de la qualité du service.

23

Nouveau centre d'exploitation

La recherche de sites vierges n'ayant pas été concluante, un comité conjoint constitué d'un représentant de chacune des villes de l'agglomération et de trois membres du RTL a été mis en place dès le printemps afin d'élargir la recherche aux terrains développés. Chacune des villes a été invitée à soumettre les sites qu'elle ciblerait pour l'implantation d'un nouveau centre d'exploitation.

En même temps, l'équipe de Lemay, professionnels en bâtiment, et celle de Aecom, professionnels en génie industriel, mandatées à la suite d'appels d'offres, ont réalisé les visites d'inspection au centre d'exploitation Saint-Hubert aux fins de l'étude de vétusté, ainsi que les rencontres nécessaires pour effectuer le relevé et procéder à l'analyse des besoins pour le nouveau centre.



● Chantier 3

Photographe : Daniel Foisy

Une ouverture
vers le milieu

Participer à la vie économique et culturelle de l'agglomération de Longueuil

Pour s'assurer de faire partie intégrante de la vie des personnes et de la communauté, le RTL s'ouvre à son environnement et aux besoins de déplacement des citoyens et des organismes situés sur son territoire afin d'apporter des solutions efficaces et novatrices, dans une logique de partenariat. Le RTL a engagé un virage stratégique majeur en plaçant le client et le citoyen au cœur de ses préoccupations.

PARTENAIRE DE LA 49^e FINALE DES JEUX DU QUÉBEC

Désigné comme transporteur officiel de la jeunesse lors de la 49^e Finale des Jeux du Québec, le RTL a joué un rôle déterminant dans le succès de cet événement de grande envergure qui s'est tenu dans l'agglomération de Longueuil du 1^{er} au 9 août 2014. Fournissant une expertise précieuse, le RTL a assuré la planification, la supervision et l'organisation des services de transport pour les athlètes et les accompagnateurs. Sa capacité à gérer la complexité occasionnée par les horaires variés et les distances entre les 19 sites de compétition répartis dans toute l'agglomération lui a permis de contribuer de manière significative au succès de l'événement.

Au total, ce sont plus de 3 700 jeunes athlètes, 4 000 accompagnateurs et bénévoles et quelques milliers de visiteurs qui auront profité des services du RTL pour se rendre aux différentes activités.

25



Pour souligner sa contribution au succès de la 49^e Finale des Jeux du Québec ainsi que son apport comme transporteur officiel des athlètes et des accompagnateurs, le RTL s'est vu remettre un prix Reconnaissance par le Comité organisateur des Jeux. Il s'agit de l'œuvre *À nous de briller* de l'artiste Longueuilloise Claire Lemay. Elle a été remise à la présidente du conseil d'administration du RTL, Colette Éthier, et au directeur général, Guy Benedetti, par le maire de Saint-Bruno-de-Montarville, Martin Murray, lors d'une soirée protocolaire tenue le 4 août 2014.

Pendant les dix jours de compétition, le RTL a :

- ✦ Transporté 3 700 athlètes et 1 500 accompagnateurs
- ✦ Utilisé de 30 à 38 véhicules par jour et 65 pour la cérémonie d'ouverture
- ✦ Parcouru plus de 53 000 kilomètres
- ✦ Effectué 3 231 heures de service
- ✦ Donné à plus de 3 000 bénévoles un accès gratuit au réseau régulier

HÔTE DE LA 11^e ÉDITION DU COLLOQUE ANNUEL DE L'ATUQ

Du 8 au 10 octobre 2014, l'agglomération de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil ont été les hôtes de la 11^e édition du colloque annuel de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). Cet événement, toujours très attendu par l'ensemble des experts du transport en commun, de la mobilité durable et du développement durable, a eu lieu à Boucherville sous le thème *Transport collectif : comment le financer pour contribuer au mieux-être des Québécois*.

Une quinzaine de conférenciers se sont succédé, dont Robert Poëti, ministre des Transports du Québec et ministre responsable de la région de Montréal, Philippe Schnobb, président du conseil d'administration de l'ATUQ et président du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal, Colette Éthier, présidente du conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil, Marie Turcotte, de l'organisme EX AEQUO et représentante des usagers du transport adapté au conseil d'administration de la Société de transport de Montréal, Guy Picard, directeur général de la Société de transport de Laval et Daniel Bergeron, vice-président, Information stratégique et Affaires métropolitaines de l'Agence métropolitaine de transport. Marie Grégoire, associée principale de TACT Intelligence-conseil et commentatrice politique, a également animé un panel mettant de l'avant cinq dirigeants du milieu.



M. Robert Poëti, ministre des Transports du Québec et ministre responsable de la région de Montréal

Les conférenciers et panélistes ont su, tout au long du colloque, susciter les échanges, alimenter les réflexions des participants et suggérer des pistes de solutions novatrices afin de répondre à cet enjeu de taille dans le contexte de rigueur budgétaire actuel.

Par volonté de s'inscrire dans la visée écoresponsable de cet événement qui, grâce à un partenariat entre l'ATUQ et Carbone boréal, prévoit la compensation des émissions de GES engendrés par les déplacements des participants, le RTL a mis à la disposition de ces derniers un service de navettes avec sa nouvelle flotte d'autobus hybrides.

L'ATUQ est un organisme de concertation et de représentation publique et politique qui assure la promotion du transport en commun et le positionnement de ses sociétés membres comme étant des acteurs incontournables du développement durable et de la mobilité durable. Elle représente les neuf sociétés de transport en commun du Québec qui desservent les plus grandes villes de la province : Gatineau, Laval, Lévis, Longueuil, Montréal, Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières. À elles seules, ces sociétés membres assurent plus de 90 % des déplacements faits en transport en commun au Québec.

Source : www.atuq.com

VECTEUR DE MOBILITÉ DURABLE

En octobre 2014, Hélène David, ministre de la Culture et des Communications et ministre responsable de la Protection et de la Promotion de la langue française, annonçait au nom de Pierre Arcand, ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles et ministre responsable du Plan Nord, une aide financière de 235 000 \$ à l'entreprise Netlift dans le cadre du programme Technoclimat.

Grâce à cette aide financière, l'entreprise Netlift amorce ainsi un projet pilote d'envergure, dont le RTL est le principal partenaire, pour son application mobile de covoiturage dynamique et multimodale dans quatre grandes municipalités régionales de comté de la Rive-Sud de Montréal.



De gauche à droite : Colette Éthier, présidente du conseil d'administration du RTL, Marc-Antoine Ducas, président de Netlift, Hélène David, ministre de la Culture et des Communications et ministre responsable de la Protection et de la Promotion de la langue française, Marc Duchesne, vice-président sûreté et responsabilité d'entreprise chez Bell Canada.



L'application Netlift, accessible sur le Web et à partir d'un téléphone intelligent, permet de mettre en contact des voyageurs et des conducteurs disposés à partager les places vacantes dans leur véhicule. De conception novatrice, la plateforme facilite également l'utilisation de plusieurs modes de transport en proposant la connexion des trajets entre l'automobile et les transports en commun, offrant ainsi plus d'options et une flexibilité accrue dans les déplacements.

Par une étroite collaboration avec le Réseau de transport de Longueuil, il sera possible de valider au cours de l'année 2015, les résultats de transport, les gains en efficacité ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

PRIORITÉ À LA PRÉVENTION ET À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le but d'améliorer la sécurité sur nos routes, le RTL s'est associé au Service de police de l'agglomération de Longueuil (SPAL) dans le cadre de la campagne de sensibilisation *Bon pied, bon œil* de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Un autobus maquillé aux couleurs de la campagne et vingt autres autobus affichant de la publicité à cette fin ont été mis à la disposition du SPAL dans le but de favoriser le rayonnement de la campagne auprès du public.



À L'ÉCOUTE DES ENTREPRISES



Robert Cadieux, directeur, Environnement, Développement durable chez P&WC et Colette Éthier, présidente du conseil d'administration du RTL.

Le Réseau de transport de Longueuil et la société Pratt & Whitney Canada (P&WC) ont conclu une entente afin de promouvoir la mobilité durable auprès des employés de P&WC.

De plus, à compter du 25 août, plusieurs trajets ont été ajoutés en période de pointe entre le terminus Longueuil et l'établissement de P&WC situé sur le boulevard Marie-Victorin à Longueuil pour inciter encore plus de travailleurs de l'entreprise à utiliser le transport collectif pour leurs déplacements.

De son côté, la société P&WC, dans le cadre de sa vision de développement durable, a mené, auprès de ses employés, une campagne promotionnelle favorisant l'utilisation des transports collectifs et les invitant à joindre le programme incitatif de mobilité durable mis en place par l'organisation.

CRÉATEUR DE SOLUTIONS POUR UN TRANSPORT SCOLAIRE INTÉGRÉ



De gauche à droite : Raynald Thibeault, directeur général, CSMV, Lucie Désilets, présidente du conseil des commissaires, Colette Éthier, présidente du conseil d'administration du RTL et Laurent Chevrot, directeur Innovation, marketing et partenariat au RTL.

L'accueil favorable réservé au projet pilote mis en place entre janvier et juin, permettant aux élèves de l'école secondaire Antoine-Brossard d'utiliser le transport en commun gratuitement pour se rendre à l'école, a amené la Commission scolaire Marie-Victorin (CSMV) et le Réseau de transport de Longueuil à concrétiser, le 18 juin, une importante entente pour l'année scolaire 2014-2015.

Cette entente, souhaitée depuis plusieurs années, autorise les élèves du secondaire qui résident dans la zone RTL prédéterminée par le service du transport scolaire à se procurer une carte OPUS et à utiliser gratuitement le service de transport en commun pour se rendre à l'école, du lundi au vendredi, durant les heures de classe.

Le service sera offert graduellement à l'ensemble des écoles secondaires de la Commission scolaire Marie-Victorin et l'implantation est prévue selon l'échéancier suivant :

Août 2014 : écoles Antoine-Brossard, Mgr.-A.-M.-Parent, Saint-Jean-Baptiste et Des Remparts

Janvier 2015 : écoles Gérard-Filion et L'Agora

Août 2015 : écoles André-Laurendeau et Jacques-Rousseau

EN APPUI À LA CAUSE



L'événement Tour du Silence vise à commémorer les nombreux décès à vélo sur les routes tout en soulignant l'importance pour les cyclistes d'adopter un comportement responsable lorsqu'ils circulent sur la chaussée.

Sous le thème *C'est possible. C'est une question de respect*, plus de 4 000 cyclistes ont pris le départ le 21 mai à Brossard pour participer au Tour du Silence de la Rive-Sud, l'une des 24 initiatives régionales organisées sous la bannière québécoise du Tour du Silence.

À titre de partenaire pour une quatrième année consécutive, le RTL s'est engagé à faire la promotion de la vigilance, de la prudence et de la courtoisie sur les routes du Québec et à offrir, à nouveau cette année, des espaces promotionnels installés sur ses autobus.

De gauche à droite : Léon Thériault, directeur général du Tour du Silence, Mme Sylvie Turbide, coordonnatrice régionale en sécurité routière à la SAAQ, Frédéric Plante, co-animateur de l'émission le 5 à 7 au Réseau des sports, Colette Éthier, présidente du CA du RTL, Alexandre Plante, vice-président du CA du RTL, Laurent Chevrot, directeur Innovation, marketing et partenariat au RTL, Robert Trépanier, préposé à l'entretien au RTL.



COMPLICE DE LA RÉUSSITE

Unique au monde, le Défi sportif AlterGo valorise la réussite des athlètes ayant une limitation fonctionnelle et contribue au rayonnement de l'accessibilité universelle. Du 28 avril au 4 mai, quelque 5 200 athlètes se sont donné rendez-vous pour sept jours de compétitions à Montréal, Longueuil et Boucherville.

Le Réseau de transport de Longueuil a offert aux athlètes du Défi sportif AlterGo la gratuité du transport adapté entre leur lieu d'hébergement et les sites de compétition situés sur le territoire de l'agglomération de Longueuil. Pour le RTL, il s'agissait d'un partenariat naturel de s'associer à l'organisation et de contribuer au succès de ces athlètes de haut niveau.

PARTENAIRE DES FÊTES ET FESTIVAL DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Le Festival International de Percussions de Longueuil

Depuis 14 ans déjà, le Festival International de Percussions fait le tour du monde en musique afin de faire découvrir à ses visiteurs un pays différent chaque année, à travers ses danses et les sons harmonieux de ses instruments de percussion. Sous le thème «Au cœur des rythmes du Japon», le festival a fait vibrer les Longueuillois du 6 au 13 juillet.

À titre de partenaire, le RTL a offert gratuitement, sur présentation du bracelet du festival, l'accès à la ligne 75 pendant toute la durée de l'événement, ainsi qu'une navette reliant le terminus Longueuil au site du festival.



La Fête nationale du Québec à Saint-Hubert le 24 juin

30

Ce grand rassemblement, au parc de la Cité de Saint-Hubert, offre de nombreuses activités pour tous et attire chaque année une foule de plusieurs milliers de personnes qui viennent ainsi célébrer leur fête nationale en famille ou entre amis.

Les participants étaient invités à emprunter le transport en commun pour se rendre au site et une bonification du service a été mise en place par le RTL afin de faciliter les déplacements à partir du site, particulièrement lors du spectacle de clôture en soirée.



Les Rendez-vous de la Mairie le 3 juillet

Pour une deuxième année consécutive, le RTL s'est associé à la Ville de Boucherville dans le cadre de ce grand concert en plein air mariant musique classique et populaire. Présenté par l'Orchestre symphonique de Longueuil, auquel se sont joints plusieurs interprètes de la chanson, ce merveilleux spectacle s'est déroulé dans le cadre enchanteur du parc de la Rivière-aux-Pins à Boucherville.

Afin de faciliter l'accès au site, le RTL a mis à la disposition du public des navettes gratuites pour assurer le lien entre le site et les stationnements incitatifs.



ACTIF DANS LA PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF



Le RTL lançait, en septembre 2014, une importante campagne publicitaire sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Longueuil. Sous le thème *Mes week-ends, c'est mon RTL*, cette campagne favorisait la promotion de la bonification du service de fin de semaine en vigueur depuis le 25 août et visait à accroître l'utilisation du transport en commun par la population lors d'activités familiales et de loisir les fins de semaines.

Elle marquait l'engagement du RTL à servir la communauté, à mieux satisfaire les exigences de sa clientèle et à développer des services toujours plus efficaces, plus rapides et plus flexibles. De plus, elle visait à positionner le transport collectif comme une option pratique et conviviale, adaptée aux besoins des gens.

Point culminant de la campagne, le Réseau de transport de Longueuil a offert la gratuité de service durant toute la journée du dimanche 28 septembre 2014.

ATTENTIF AUX BESOINS DES FAMILLES

Les familles voyagent à peu de frais le week-end sur les autobus du RTL!

Grâce au *Privilège famille*, lancé le 4 juillet, les détenteurs d'un titre de transport valide du RTL peuvent maintenant amener leurs enfants gratuitement et profiter des nombreuses activités de loisir proposées sur l'ensemble de l'agglomération de Longueuil.

Offerte sur tout le réseau du RTL, cette mesure est valide tous les week-ends de l'année, entre le vendredi 18 heures jusqu'à la fin du service le dimanche, pour un maximum de cinq enfants âgés de 11 ans et moins.

FLEXIBILITÉ ACCRUE À L'ACHAT DE TITRES DE TRANSPORT

Depuis le 1^{er} janvier, les clients du Réseau de transport de Longueuil peuvent désormais se procurer des titres de transport pour passage unique sur une carte OPUS ou sur la carte Solo du RTL.





● Chantier 4

L'électrification
du réseau

Le RTL s'engage dans l'électrification de son réseau de transport collectif. Par cette démarche, il s'inscrit dans la vision commune des neuf sociétés de transport de l'ATUQ qui ont fait de l'électrification du transport le « projet du siècle ».

Mise en service des autobus à propulsion hybride



En octroyant à Nova Bus un contrat d'achat regroupé d'autobus hybrides pour la période 2014-2018, les sociétés de transport de l'ATUQ ont fait un pas important vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le RTL a mis en service, en novembre 2014, les 13 premiers autobus livrés dans le cadre de ce contrat.

Avec un total prévu de 72 véhicules en service au début 2016, le RTL offrira alors le plus grand parc d'autobus hybrides au Québec. D'ici la fin du contrat en 2018, le RTL aura acquis un total de 109 autobus hybrides.

Apprécié des chauffeurs et des usagers pour sa douceur de roulement, le système de propulsion hybride offre également des économies de carburant et contribue à la réduction de GES.

Le remplacement du parc d'autobus par des véhicules hybrides constitue une première étape dans une vision d'électrification du réseau et s'inscrit dans une démarche de mobilité plus durable en réduisant l'impact sur l'environnement.

Autobus Hybride à plancher surbaissé - Nova LFS (*Low Floor Serie*)

- 🌱 Mise en service : novembre 2014
- 🌱 Constructeur : Nova Bus (Québec)
- 🌱 Poids : 14 000 kg
- 🌱 Longueur : 12,18 mètres
- 🌱 35 places assises et 65 places au total
- 🌱 Plancher surbaissé: accessibilité sans marches à la majorité ou la totalité des places assises (selon l'année de production)
- 🌱 Agenouillement frontal facilitant l'accès
- 🌱 Fenestration latérale panoramique



● Chantier 5

**Le virage client
de l'organisation**

Dans son objectif de positionnement comme acteur incontournable de la mobilité sur son territoire, le RTL se doit d'effectuer, au cours des prochaines années, un virage organisationnel et un changement de culture qui lui permettra de répondre plus rapidement et plus efficacement aux besoins de sa clientèle

Changement culturel

Dans le cadre de son plan stratégique 2013-2022, présenté aux employés au printemps 2014, le RTL énonce l'importance de faire évoluer la culture organisationnelle afin de fournir des services de qualité répondant plus rapidement et plus efficacement aux besoins de sa clientèle.

Pour favoriser la réussite de ce virage clientèle, le RTL a exprimé la volonté de se doter d'une nouvelle philosophie de gestion qui lui permettra d'assurer avec encore plus d'efficacité le maintien d'un haut niveau de qualité et de satisfaction des services offerts aux clients, tout en tenant compte de l'importance accordée au personnel placé au cœur de sa réussite. Pour articuler et définir cette philosophie de gestion, le RTL a choisi de préciser quatre éléments : sa vision de gestion, les comportements valorisés associés à chacune des quatre valeurs organisationnelles (respect, intégrité, ouverture d'esprit et engagement), son style de gestion et ses pratiques de gestion.

Au cours de l'automne 2014, la direction a donc participé à différents ateliers de réflexion et de discussion qui avaient pour but de définir chacun des quatre ancrages de sa philosophie de gestion. Ces éléments ont ensuite été présentés au personnel d'encadrement lors de tournées de consultation, desquelles a émergé l'avis que « si tout ce qui est présenté se réalise, cela ne pourra être que positif et facilitant pour le RTL ».

Cette démarche de réflexion et de consultation menée auprès de l'ensemble du personnel d'encadrement mènera, en 2015, à l'adoption de la philosophie de gestion du RTL qui se traduira par différentes activités d'appropriation, telle que la formation.

Notre philosophie de gestion nous interpelle, car nous sommes tous responsables de la réussite du RTL.

Rester branché

Dans une volonté de renforcer sa présence auprès de la communauté et de multiplier les occasions d'interactions avec sa clientèle, le RTL lançait, en juillet 2014, une page Facebook (RTLlongueuil) et un nouveau compte corporatif Twitter (RTL_Longueuil). Ces derniers s'ajoutent au compte LinkedIn du RTL ainsi qu'au compte Twitter RTL_info qui fournit déjà à plus de 2 600 abonnés de l'information en continu sur l'état du réseau.

Véritable vitrine virtuelle de nos produits et services, les médias numériques permettent une diffusion élargie de l'information dans un environnement convivial et participatif. Ils facilitent ainsi les échanges avec l'ensemble de la collectivité.

Nombres d'abonnés RTL au 31 décembre

Facebook	1 516
Twitter info	2 573
Twitter	352
LinkedIn	1 104





● Résultats financiers



En 2014, le Réseau de transport de Longueuil a enregistré un excédent de fonctionnement de 285 000 \$ pour des revenus de 170,6 M\$.

REVENUS

42 %	Contribution de l'agglomération	71,5 M\$
34 %	Clients	58,6 M\$
16 %	Subventions	28,0 M\$
7 %	Autres revenus	12,5 M\$

DÉPENSES

55 %	Rémunérations et charges sociales	93,6 M\$
15 %	Activités d'investissement	26,0 M\$
13 %	Biens non durables	22,2 M\$
8 %	Transport	14,0 M\$
6 %	Entretien, réparations et services	10,0 M\$
3 %	Contribution au fonds d'immobilisation de l'AMT	4,5 M\$

Dépenses de transport

7,5 M\$	transport adapté
1,5 M\$	taxi collectif
4,1 M\$	contribution à la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire/Montréal
0,9M\$	dépenses diverses de transport

Biens non durables

10,4 M\$	carburant
9,4 M\$	pièces et fournitures
2,4 M\$	services publics

Entretien, réparations et services

1,7 M\$	entretien et réparation des immeubles
1,9 M\$	services techniques
2,2 M\$	contribution pour l'utilisation des équipements métropolitains
3,2 M\$	frais généraux
1,0 M\$	frais de location, honoraires professionnels et autres



Investissements

Le RTL a investi près de 13 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, 9,2 M\$ ont été consacrés à l'achat de 13 autobus hybrides à plancher surbaissé afin de maintenir la flotte du RTL, 2,1 M\$ pour des infrastructures informatiques et innovations technologiques et le solde a été consacré au 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)	OPUS	156,00 \$	93,50 \$	125,00 \$	93,50 \$
Tram zone 3	OPUS	125,00 \$	75,00 \$	100,00 \$	75,00 \$

Titres locaux - acceptés sur le territoire du Réseau de transport de Longueuil

Titre mensuel	OPUS	90,00 \$	54,00 \$	54,00 \$	54,00 \$
Titre 4 mois	OPUS	--	208,00 \$	208,00 \$	208,00 \$
ACCÈS 65 hors pointe	OPUS	--	--	--	27,00 \$
Soirée illimitée	Solo	4,50 \$	4,50 \$	4,50 \$	4,50 \$
24 heures consécutives	Solo	9,00 \$	9,00 \$	9,00 \$	9,00 \$
6 passages avec correspondance	OPUS	18,00 \$	10,75 \$	18,00 \$	10,75 \$
	Solo	18,00 \$	18,00 \$	18,00 \$	18,00 \$
NOUVEAU 1 passage avec correspondance	OPUS	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$
	Solo	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$
En monnaie exacte, sans correspondance	Comptant	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$

Carte Opus :

- 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.

Certains clients voyagent gratuitement !

- Les enfants de moins de 6 ans accompagnés d'une personne en assurant la surveillance;
- Les accompagnateurs d'un client admis au transport adapté.



● États financiers

Rapport de la vérificatrice générale	40
Rapport de l'auditeur indépendant	42
État des résultats	43
État de la variation de la dette nette	43
État de la situation financière	44
État des flux de trésorerie	45
Charges par objets	45
Notes complémentaires	46
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	59
Excédent d'investissement à des fins fiscales	60

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 2014, 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 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 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 au 31 décembre 2014 sont les suivantes :





2014
\$

État de la situation financière

Actifs financiers – transferts à recevoir	(30 897 821)
Dette nette et excédent (déficit) accumulé	<u>(30 897 821)</u>

État des résultats

Revenus	
Fonctionnement – transfert du gouvernement du Québec	5 920 031
Investissement – transfert du gouvernement du Québec	<u>(1 217 516)</u>
Excédent de l'exercice	4 702 515

État de la variation de la dette nette

Excédent de l'exercice	4 702 515
Redressement aux exercices antérieurs	<u>(35 600 336)</u>
Dette nette	(30 897 821)

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 de Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2014, 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 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 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.

Autres points

J'ai émis également un rapport de la Vérificatrice générale comportant une opinion non modifiée signé en date du 20 avril 2015 relativement aux états financiers de Réseau de transport de Longueuil à être déposés au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

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 exprimée ci-dessus découle de mon interprétation de cette nouvelle norme.

La 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 20 avril 2015

Francine Brunette, CPA auditrice, CA

Francine Brunette, CPA auditrice, CA

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 2014, 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

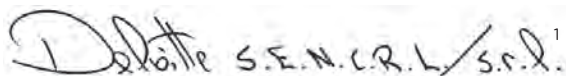
À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2014, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice 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 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.

Autre point

Nous avons émis également un rapport de l'auditeur indépendant comportant une opinion non modifiée signé en date du 20 avril 2015 relativement aux états financiers de Réseau du transport de Longueuil à être déposés au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.



Le 20 avril 2015

¹ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A108263

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	Budget	Réalizations	
		2014	2013
	\$	\$	\$
Revenus			
Quote-part	71 466 600	71 466 600	68 300 000
Transferts	22 005 920	28 020 392	23 205 281
Services rendus	60 221 279	58 540 854	56 886 686
Intérêts	35 000	68 135	56 466
Autres revenus	8 154 245	12 501 018	13 318 723
	161 883 044	170 596 999	161 767 156
Charges par fonctions			
Administration générale	28 296 005	25 545 174	21 587 983
Transport	139 991 464	137 715 266	140 199 596
Frais de financement	5 543 700	3 755 465	5 759 930
	173 831 169	167 015 905	167 547 509
Excédent (déficit) de l'exercice	(11 948 125)	3 581 094	(5 780 353)
Excédent accumulé au début de l'exercice	-	121 794 092	127 574 445
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	-	125 375 186	121 794 092

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la variation de la dette nette

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	Budget	Réalizations	
		2014	2013
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	(11 948 125)	3 581 094	(5 780 353)
Variation des immobilisations			
Acquisition	(347 275)	(12 868 118)	(17 405 738)
Produit de cession	-	1 265	2 168
Amortissement	19 328 000	18 923 212	17 836 615
Perte (gain) sur cession	-	14 239	(2 168)
	18 980 725	6 070 598	430 877
Variation des stocks	-	(84 111)	(371 908)
Variation des autres actifs non financiers	-	(5 438 635)	(4 018 994)
	-	(5 522 746)	(4 390 902)
Variation de la dette nette	7 032 600	4 128 946	(9 740 378)
Dette nette au début de l'exercice		(70 407 364)	(60 666 986)
Dette nette à la fin de l'exercice		(66 278 418)	(70 407 364)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la situation financière

au 31 décembre 2014

	2014	2013
	\$	\$
Actifs financiers		
Encaisse	2 003 778	7 604 491
Débiteurs (note 4)	34 421 533	29 300 060
	36 425 311	36 904 551
Passifs		
Emprunts temporaires (note 5)	2 850 000	-
Créditeurs et charges à payer (note 6)	17 726 619	21 694 280
Revenus reportés (note 7)	2 750 590	1 027 144
Dette à long terme (note 8)	68 546 520	67 952 091
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 9)	10 830 000	16 638 400
	102 703 729	107 311 915
Dette nette	(66 278 418)	(70 407 364)
Actifs non financiers		
Immobilisations (note 10)	178 433 054	184 503 652
Stocks	3 322 313	3 238 202
Autres actifs non financiers (note 11)	9 898 237	4 459 602
	191 653 604	192 201 456
Excédent accumulé (note 12)	125 375 186	121 794 092
Obligations contractuelles (note 14)		
Éventualités (note 15)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	2014	2013
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent (déficit) de l'exercice	3 581 094	(5 780 353)
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations	18 923 212	17 836 615
Perte (gain) à la cession d'immobilisations	14 239	(2 168)
	22 518 545	12 054 094
Variation des éléments hors caisse (note 13)	(18 696 834)	10 963 663
	3 821 711	23 017 757
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition	(12 868 118)	(17 405 738)
Produit de cession	1 265	2 168
	(12 866 853)	(17 403 570)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	18 200 000	27 834 600
Remboursement de la dette à long terme	(17 700 000)	(23 258 000)
Variation nette des emprunts temporaires	2 850 000	(4 841 000)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	94 429	(43 859)
	3 444 429	(308 259)
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(5 600 713)	5 305 928
Encaisse au début de l'exercice	7 604 491	2 298 563
Encaisse à la fin de l'exercice	2 003 778	7 604 491

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Charges par objets

Exercice terminé le 31 décembre 2014

	Budget	Réalizations	
		2014	2013
	\$	\$	\$
Rémunération	72 992 171	72 321 129	69 620 770
Charges sociales	25 014 170	21 285 938	23 975 177
Biens et services	46 437 128	46 213 668	46 201 485
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	875 900	820 164	908 994
Du gouvernement du Québec et ses entreprises	909 400	845 821	1 210 044
Autres frais de financement	3 758 400	2 089 480	3 640 892
Contributions à des organismes	4 516 000	4 516 493	4 153 532
Amortissement des immobilisations	19 328 000	18 923 212	17 836 615
	173 831 169	167 015 905	167 547 509

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Notes complémentaires

au 31 décembre 2014

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 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 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 accumulé à des fins fiscales présentée 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

La quote-part est constatée lorsqu'elle est déterminée et adoptée 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 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.

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.





2. Méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs (suite)

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 taxer 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 divers	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.

Stocks

Les stocks, 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.

Notes complémentaires

au 31 décembre 2014

2. Méthodes comptables (suite)

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 amorties 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 1^{er} 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 1^{er} janvier 2007 : 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.





3. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 1 906 075 \$ (2 257 677 \$ en 2013) est affecté à des fins de fonds d'assurance et de fonds d'immobilisations.

4. Débiteurs

	2014	2013
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	30 968 322	19 294 470
Gouvernement du Canada et ses entreprises	458 443	4 841 801
Détaillants	1 309 246	2 504 272
Autres	1 685 522	2 659 517
	34 421 533	29 300 060
Montant des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme	6 074 428	6 726 491

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 2013) et est 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 2013).

Le solde des emprunts temporaires est de 2 850 000 \$ au 31 décembre 2014 (0 \$ au 31 décembre 2013).

6. Crédoiteurs et charges à payer

	2014	2013
	\$	\$
Fournisseurs	3 601 088	8 352 192
Salaires et avantages sociaux	13 151 572	12 557 784
Dépôts et retenues de garantie	724 521	615 482
Intérêts courus sur la dette à long terme	249 438	168 822
	17 726 619	21 694 280

7. Revenus reportés

	2014	2013
	\$	\$
Transferts	2 044 689	406 163
Titres de transport	705 901	620 981
	2 750 590	1 027 144

Notes complémentaires

au 31 décembre 2014

8. Dette à long terme

	2014	2013
	\$	\$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 1,40 % à 4,41 %, échéant de 2015 à 2023	68 848 000	68 348 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(301 480)	(395 909)
	68 546 520	67 952 091

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

	\$
2015	13 250 700
2016	16 791 700
2017	13 933 700
2018	14 152 700
2019	8 933 700
2020 et suivants	1 785 500

Le Réseau a émis des obligations envers un régime de retraite (PL54) pour un montant cumulatif de 5 789 000 \$ (5 789 000 \$ en 2013).

9. Avantages sociaux futurs

	2014	2013
	\$	\$
<i>Passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif des régimes à prestations déterminées capitalisés	(5 860 700)	(11 832 200)
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(4 969 300)	(4 806 200)
	(10 830 000)	(16 638 400)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	10 784 200	14 936 800
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	462 300	442 100
Régimes de retraite des élus municipaux	40 583	32 467
	11 287 083	15 411 367





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 distinct 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 15,4 % selon le groupe d'employés.

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées au 31 décembre 2013.

La Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal

Le 5 décembre 2014, le gouvernement du Québec a sanctionné la *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal (RLRQ, c. 15)* (ci-après la « Loi »). La Loi vise la restructuration des régimes de retraite et vient distinguer les modalités d'application relativement au service accumulé avant le 1^{er} janvier 2014 (ci-après le « service antérieur ») et le service qui s'accumule à compter de cette date (ci-après le « service postérieur »). Une évaluation actuarielle au 31 décembre 2013 est requise par la Loi pour tous les régimes visés.

Un processus prévoit une période de négociation débutant le 1^{er} février 2015 afin de déterminer la nature des changements qui seront apportés aux régimes. En l'absence d'entente, une décision sans appel sera prise ultimement par un arbitre. Il est à noter que, selon les conditions prévues à la Loi, certains régimes peuvent faire l'objet de report dans le processus avec négociations à compter du 1^{er} janvier 2016 (ci-après « régimes avec report »). Pour ces régimes avec report, une évaluation au 31 décembre 2014 sera requise. Certains changements de la Loi s'appliquent dès le 1^{er} janvier 2014, d'autres s'appliquent à la conclusion de l'entente entre les parties alors que d'autres éléments s'appliquent à la fin de la convention collective en vigueur pour les régimes avec report.

Des requêtes introductives d'instance en déclaration d'inconstitutionnalité et en nullité ont été déposées devant la Cour supérieure visant à faire annuler cette Loi. Puisque l'issue de ces démarches est indéterminable, les incidences possibles de ces requêtes n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2014.

La Loi prévoit divers éléments visant les modalités du service antérieur et celles du service postérieur. Sans être une liste exhaustive, voici les principaux changements prévus à la Loi.

Pour le service antérieur :

- Élimination de l'indexation automatique de la rente de retraite et de la prestation additionnelle pour les participants actifs.
- Partage du déficit attribuable aux participants actifs entre le Réseau et les participants actifs (portion entre 45 % et 50 % aux participants actifs).
- Suspension possible de l'indexation automatique des rentes des participants retraités à compter de 2017 selon certaines conditions prévues à la Loi (incluant une décision du Réseau prise à cet effet avec convocation des retraités à une assemblée).

Notes complémentaires

au 31 décembre 2014

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

Pour le service postérieur :

- Élimination de l'indexation automatique de la rente de retraite et de la prestation additionnelle pour les participants actifs.
- Plafonnement de la cotisation d'exercice à 18 % ou 20 % de la masse salariale, selon le groupe d'employés concerné, sujet à certains ajustements haussiers prévus à la Loi.
- Partage à 50/50 de la cotisation d'exercice entre les participants actifs et le Réseau.
- Partage à 50/50 des déficits liés au service postérieur entre les participants actifs et le Réseau.
- Mise en place d'un fonds de stabilisation auquel des cotisations d'au moins 10 % de la cotisation d'exercice seront versées (parts égales entre les participants actifs et le Réseau).

Application de la Loi aux régimes du Réseau

Le Réseau participe à cinq régimes de retraite qui sont visés par la Loi et qui font l'objet du processus de négociations dès février 2015. Les incidences de ces modifications pour le Réseau aux résultats de 2014 sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Modalité prévue à la Loi	Incidence sur le coût des services passés	Pertes actuarielles nettes constatées en contrepartie	Incidence sur le coût du service courant de l'exercice
	\$	\$	\$
Élimination de l'indexation automatique des rentes de retraite et de la prestation additionnelle des participants actifs (a)	(11 079 500) net de 408 900 \$ maintenu en obligation implicite	10 670 600	(988 400)
Partage du déficit des participants actifs, au-delà de l'indexation automatique et de la prestation additionnelle (b)	(7 545 600)	7 545 600	x
Partage du déficit des participants retraités (c)	s.o.	s.o.	x
Plafond du service courant (d)	x	x	(627 600)
Partage du service courant (e)	x	x	s.o.
Partage du déficit lié au service (e)	x	x	s.o.
Cotisation au fonds de stabilisation (e)	x	x	s.o.
Total	(18 625 100)	18 216 200	(1 616 000)

- (a) Le coût des services passés représente l'élimination de l'indexation automatique et de la prestation additionnelle. Tel que prévu à la Loi, si la valeur dépasse la part de déficit qui doit être assumée par les participants actifs, une réserve doit être maintenue pour l'excédent. La réserve, s'il y a lieu, est établie en fonction d'une hypothèse d'un partage de 45 % assumé par les participants actifs, ce qui correspond au seuil minimal exigé par la Loi. L'élimination de l'indexation automatique et de la prestation additionnelle affecte également le coût du service courant.



9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

- (b) Le coût des services passés est établi en fonction d'une hypothèse d'un partage de 45 % assumé par les participants, ce qui correspond au seuil minimal exigé par la Loi. Il représente la part de déficit pris en charge par les participants actifs qui dépasse, s'il y a lieu, la valeur de l'indexation automatique éliminée. Pour les régimes avec report, le coût est établi en considérant la valeur minimale entre la situation financière selon l'évaluation actuarielle au 31 décembre 2013 et le meilleur estimé de la situation financière au 31 décembre 2014, obtenue par extrapolation de l'obligation au titre des prestations constituées du 31 décembre 2013 et en considérant la valeur réelle de l'actif au 31 décembre 2014.
- (c) Les incidences du partage du déficit des participants retraités n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2014, puisque ce partage dépend notamment d'une décision future du Réseau et de la situation financière des régimes en date du 31 décembre 2015.
- (d) L'incidence du plafond du service courant est établie pour les régimes sans report en considérant la différence entre 1) le service courant prévu actuellement au régime net de l'effet de l'indexation automatique et de la prestation additionnelle éliminée et 2) le plafond établi selon les modalités de la Loi. Comme cette disposition ne prend effet qu'à la fin de la convention en vigueur pour les régimes avec report, elle n'a pas d'incidence sur les coûts de 2014 dans le cas de ces régimes.
- (e) Ces modalités n'ont pas d'incidence sur les résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2014 puisqu'elles ne s'appliquent qu'à compter de l'entente entre les parties ou de la date de fin de la convention en vigueur pour les régimes avec report (sauf si les parties avaient déjà convenu de créer un fonds de stabilisation et que celui-ci est déjà en vigueur).

	2014	2013
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(11 832 200)	(11 214 400)
Charge de l'exercice	(10 784 200)	(14 936 800)
Cotisations versées par l'employeur	16 755 700	14 319 000
Passif à la fin de l'exercice	(5 860 700)	(11 832 200)

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation

Valeur des actifs à la fin de l'exercice	261 167 900	231 697 400
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(305 031 400)	(289 976 300)
	(43 863 500)	(58 278 900)
Pertes actuarielles non amorties	38 002 800	46 446 700
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(5 860 700)	(11 832 200)

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	261 167 900	231 697 400
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(305 031 400)	(289 976 300)
	(43 863 500)	(58 278 900)

Notes complémentaires

au 31 décembre 2014

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2014	2013
	\$	\$
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	11 156 100	10 641 100
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	(18 216 200)	-
Cotisations salariales des employés	(4 037 000)	(3 813 000)
Amortissement des pertes actuarielles	2 012 500	4 770 000
Pertes actuarielles constatées lors d'une modification de régime	18 216 200	-
Charge de l'exercice excluant les intérêts	9 131 600	11 598 100
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	15 670 400	16 134 900
Rendement espéré des actifs	(14 017 800)	(12 796 200)
Charge d'intérêts nette	1 652 600	3 338 700
	10 784 200	14 936 800

Informations complémentaires

Rendement réel des actifs pour l'exercice	23 171 700	13 123 800
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(14 017 800)	(12 796 200)
Gain de l'exercice sur le rendement des actifs	9 153 900	327 600
Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	(28 119 800)	5 875 700
Prestations versées au cours de l'exercice	14 493 900	12 856 700
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	271 946 600	240 419 100
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau	5 789 000	5 789 000
DMERCA	13	13

Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation

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	CPM14_Publ CPM-B	95 % UP94-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.

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2014	2013
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(4 806 200)	(4 611 900)
Charge de l'exercice	(462 300)	(442 100)
Prestations ou primes versées par l'employeur	299 200	247 800
Passif à la fin de l'exercice	(4 969 300)	(4 806 200)

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation

Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(5 575 700)	(5 493 200)
Pertes actuarielles non amorties	606 400	687 000
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(4 969 300)	(4 806 200)

Charge de l'exercice

Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	125 300	98 500
Amortissement des pertes actuarielles	122 300	126 900
Charge de l'exercice excluant les intérêts	247 600	225 400
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	214 700	216 700
	462 300	442 100

Informations complémentaires

Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	257 300	(75 200)
DMERCA	12	12

Hypothèses d'évaluation actuarielle à la comptabilisation

Taux d'actualisation	3,75 %	3,75 %
Taux de croissance des salaires	3,00 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %
Tables de mortalité	CPM14_Publ CPM-B	95 % UP94-AA

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 2014, aucune cotisation des employés et de l'employeur n'a été effectuée puisque le régime a pris fin au 1^{er} janvier 2010.



Notes complémentaires

au 31 décembre 2014

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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.

	2014	2013
	\$	\$
Cotisations des élus au RREM	12 040	9 632

Charge de l'exercice

Contributions de l'employeur au RREM	40 583	32 467
--------------------------------------	--------	--------

10. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Bâtiments	102 526 859	359 743	-	102 886 602
Véhicules	215 641 817	9 362 738	32 289	224 972 266
Ameublement et équipement de bureau	27 461 068	3 239 301	68 248	30 632 121
Machinerie, outillage et équipement divers	3 077 071	275 571	62 703	3 289 939
Asphaltage	651 584	57 089	-	708 673
Terrains	3 648 255	-	-	3 648 255
	353 006 654	13 294 442	163 240	366 137 856
Immobilisations en cours	3 280 148	(426 324)	-	2 853 824
	356 286 802	12 868 118	163 240	368 991 680
Amortissement cumulé				
Bâtiments	45 181 437	2 564 065	-	47 745 502
Véhicules	103 243 857	13 125 122	17 213	116 351 766
Ameublement et équipement de bureau	20 733 062	3 092 619	67 820	23 757 861
Machinerie, outillage et équipement	2 624 794	97 644	62 703	2 659 735
Asphaltage	-	43 762	-	43 762
	171 783 150	18 923 212	147 736	190 558 626
Valeur comptable nette	184 503 652			178 433 054



11. Autres actifs non financiers

	2014	2013
	\$	\$
Frais payés d'avance	366 897	239 768
Dépôts sur autobus	9 531 340	4 219 834
	9 898 237	4 459 602

12. Excédent accumulé

	2014	2013
	\$	\$
Déficit de fonctionnement non affecté	(39 407)	(324 447)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	13 359 083	14 577 792
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(14 851 549)	(20 530 808)
Financement des investissements en cours	7 059 977	1 137 747
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	119 847 082	126 933 808
	125 375 186	121 794 092

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

	2014	2013
	\$	\$
Débiteurs	(5 121 473)	8 488 389
Créditeurs et charges à payer	(3 967 661)	5 980 489
Revenus reportés	1 723 446	73 587
Passif au titre des avantages sociaux futurs	(5 808 400)	812 100
Stocks	(84 111)	(371 908)
Autres actifs non financiers	(5 438 635)	(4 018 994)
	(18 696 834)	10 963 663

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 12 336 083 \$. Les versements des cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2015	10 009 226
2016	1 605 209
2017	398 049
2018	152 482
2019	85 689

De plus, le Réseau s'est engagé à faire l'acquisition de 46 autobus hybrides pour les années 2015 à 2016 pour un montant total de 45 881 000 \$. Les versements à effectuer pour les prochains exercices sont les suivants :

	\$
2015	30 880 000
2016	15 001 000

Notes complémentaires

au 31 décembre 2014

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 une réserve dont le solde est de 1 167 778 \$ au 31 décembre 2014 (1 153 287 \$ au 31 décembre 2013).

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 :

	2014	2013
	\$	\$
Revenus		
Quote-part	71 466 600	68 300 000
Services rendus	2 462 407	914 879
Charges		
Administration générale	5 011 938	4 524 475
Transport	4 160 644	4 463 546

Les villes de l'agglomération de Longueuil sont solidairement et conjointement responsables des 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 588 275 \$ a été constaté au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2014 (gain de 630 313 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2013). La valeur au marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2014, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2015 à 2017 pour une quantité totale de référence de 20 250 000 litres dont la valeur au marché est de 448 491 \$ (au 31 décembre 2013, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant pour une quantité totale de référence de 18 700 000 litres dont la valeur au marché est de 667 610 \$ échéant de 2014 à 2017).

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre 2014

Annexe A

	Budget	Réalizations	
		2014	2013
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	(11 948 125)	3 581 094	(5 780 353)
Moins : revenus d'investissement	-	(7 758 910)	(5 405 490)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(11 948 125)	(4 177 816)	(11 185 843)
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Amortissement	19 328 000	18 923 212	17 836 615
Produit de cession	-	1 265	2 168
(Gain) perte à la cession	-	14 239	(2 168)
	19 328 000	18 938 716	17 836 615
<i>Financement</i>			
Remboursement de la dette à long terme	(9 987 200)	(9 130 873)	(8 308 181)
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	(347 275)	(220 464)	(881 046)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 095 900	554 735	1 570 064
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	1 858 700	(5 679 258)	1 119 544
	2 607 325	(5 344 987)	1 808 562
	11 948 125	4 462 856	11 336 996
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	285 040	151 153



Excédent d'investissement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre 2014

Annexe B

	Budget	Réalizations	
	\$	2014 \$	2013 \$
Revenus d'investissement		7 758 910	5 405 490
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Acquisitions		(12 868 118)	(17 405 738)
<i>Financement</i>			
Financement à long terme des activités d'investissement		10 147 000	11 444 000
<i>Affectations</i>			
Activités de fonctionnement		220 464	881 046
Excédent accumulé			
Réserves financières et fonds réservés		663 974	1 472 244
		884 438	2 353 290
		(1 836 680)	(3 608 448)
Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales		5 922 230	1 797 042





