

# RAPPORT ANNUEL

# 2015



## Relever le défi de la mobilité

Dépôt légal  
3<sup>e</sup> trimestre 2016  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN-978-2-921426-27-5

Produit par le Service marketing du RTL



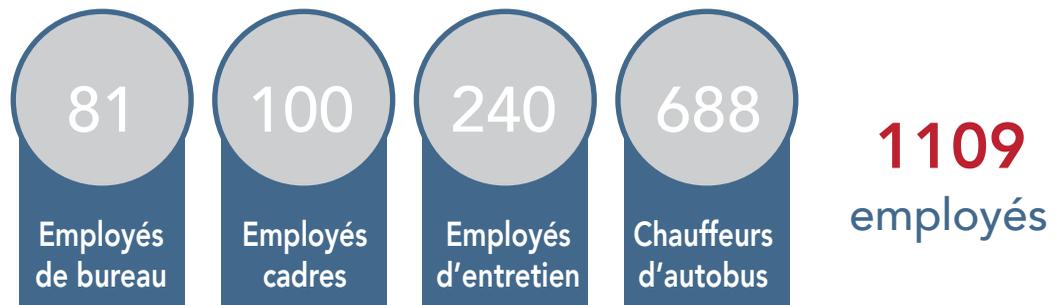
# SOMMAIRE

<b>PROFIL DE L'ORGANISATION</b>	<b>2</b>
<b>MOT DE LA PRÉSIDENTE ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL</b>	<b>4</b>
<b>CONSEIL D'ADMINISTRATION</b>	<b>6</b>
<b>ÉQUIPE DE DIRECTION</b>	<b>7</b>
<b>MISSION ET VALEURS</b>	<b>8</b>
<b>PORTRAIT DU TERRITOIRE ET DE L'OFFRE DE SERVICE</b>	
✦ Profil de l'agglomération	10
✦ Fréquentation des services	11
✦ Données d'exploitation	12
✦ Indicateurs de performance	13
<b>MOBILITÉ URBAINE</b>	
✦ Planifier un réseau performant	15
✦ Participer à différentes études de transport	17
✦ Assurer un accès pour tous	18
✦ Promouvoir des solutions de transport durable	19
✦ Orienter l'aménagement des arrêts d'autobus du RTL	21
<b>EXPÉRIENCE CLIENT</b>	
✦ Croissance soutenue de l'usage d'outils d'information numériques	23
✦ Service à la clientèle	24
✦ Partenariat entre Moovit et le RTL	24
✦ Lancement d'OPUS en ligne	25
<b>PRÉSENCE DANS LA COMMUNAUTÉ</b>	
✦ Favoriser le dialogue	27
✦ Le RTL, complice de son milieu	28
<b>CAPITAL HUMAIN</b>	
✦ S'approprier la philosophie de gestion	31
✦ Favoriser le perfectionnement des compétences	32
✦ Assurer la pérennité des régimes de retraite des employés	32
✦ Promouvoir la prévention pour un environnement sain et sécuritaire	33
<b>MAINTIEN DU PATRIMOINE</b>	
✦ Réduction de notre empreinte environnementale	35
✦ Réfection majeure du centre d'entretien de Saint-Hubert	36
✦ Refonte de l'infrastructure du réseau informatique et mise à niveau des équipements	37
✦ Remplacement de l'application de paie et des ressources humaines	37
<b>INFORMATION FINANCIÈRE</b>	<b>38</b>

# PROFIL DE L'ORGANISATION

au 31 décembre 2015

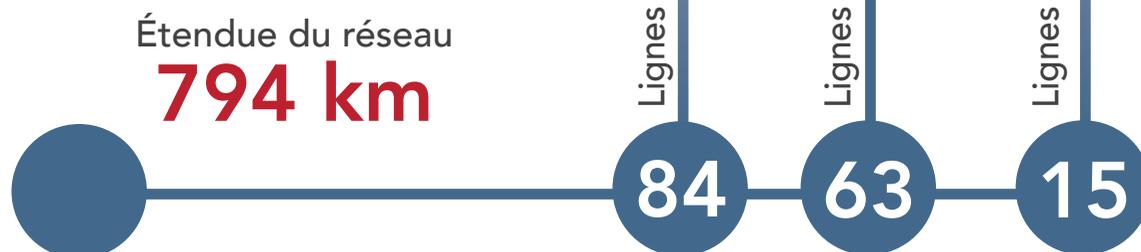
## LE CAPITAL HUMAIN



REPRÉSENTATION	HOMMES	FEMMES
Ensemble des employés	<b>77%</b>	<b>23%</b>
Chauffeurs	<b>80%</b>	<b>20%</b>

Moyenne d'âge des employés	<b>45 ans</b>
Moyenne d'années de service	<b>12,5</b>
Nombre d'embauches en 2015	<b>62</b>

## LE RÉSEAU



## LE PARC D'AUTOBUS



	RÉGULIERS	ARTICULÉS	HYBRIDES	TOTAL
Centre d'exploitation SAINT-HUBERT	127	28	23	<b>178</b>
Centre d'exploitation VIEUX-LONGUEUIL	228	0	34	<b>262</b>
Nombre total	355	28	57	<b>440</b>

L'âge moyen des véhicules est de **8,3** ans

## LES ARRÊTS



673

+



2 697

=

Total  
**3 370**



## MOT DE LA PRÉSIDENTE

En 2015, le Réseau de transport de Longueuil (RTL) a relevé plusieurs défis, entre autres en réfléchissant à de nouvelles approches pour satisfaire davantage la clientèle dans un contexte en changement, et ce, tout en maintenant une gestion responsable de ses ressources.

En effet, l'annonce du gouvernement du Québec concernant la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal aura certainement des conséquences sur les projets du RTL dans les mois à venir. La Société accueille positivement cette démarche du gouvernement visant l'amélioration des services de transports collectifs et actifs pour les citoyens et usagers de l'agglomération de Longueuil ainsi que pour l'ensemble de la grande région métropolitaine. De plus, l'arrivée d'un nouveau joueur, soit la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), pour la réalisation du Réseau électrique métropolitain (REM) reliant la Rive-Sud à l'île de Montréal par le pont Champlain entraînera des changements durables dans la mobilité des citoyens de l'agglomération dans cet axe majeur. Dans les deux cas, le RTL fera partie intégrante des discussions privilégiant la mise en place de mesures favorisant le transport collectif, afin d'offrir un meilleur service aux citoyens de l'agglomération, ce qui demeure sa priorité au quotidien.

L'ensemble de l'organisation a relevé le défi de la mobilité en facilitant les déplacements de la clientèle de manière innovante, pensons notamment :

- ✦ au projet pilote de taxi collectif « à la demande » permettant de desservir des quartiers plus éloignés ou à moins forte densité de population;
- ✦ aux trois nouvelles lignes d'autobus accessibles en tout temps aux personnes à mobilité restreinte se déplaçant en fauteuil roulant, manuel ou motorisé;
- ✦ au lancement d'OPUS en ligne, développé en partenariat avec les autres sociétés de transport pour faciliter la recharge de titres de transport dans le confort du foyer;
- ✦ au projet pilote de transport intermodal avec Netlift;
- ✦ sans oublier la continuation de notre service Express dont la première phase, celle du boulevard Roland-Therrien, a remporté le Grand prix d'excellence en transport, volet transport collectif, décerné par l'Association québécoise des transports (AQTr).

Le leadership du RTL en matière de mobilité durable n'est pas passé inaperçu à l'automne dernier grâce à sa participation aux Semaines de la mobilité, alors qu'il remportait le Défi sans auto solo dans la catégorie « grande entreprise » de la région métropolitaine.

Conformément à sa volonté d'être toujours plus présent dans sa communauté, le RTL a annoncé en 2015 une vingtaine de partenariats avec les villes et les organismes pour faciliter les déplacements dans l'agglomération, et ce, gratuitement.

Le RTL a également été très présent dans l'actualité et dans les différents lieux de réflexion, en participant à divers colloques et forums touchant le transport collectif.

L'organisation a amélioré le dialogue avec le client, en mettant en place des mesures pour favoriser un meilleur accès aux assemblées publiques du conseil pour les citoyens par la diffusion des séances sur le Web, en direct et en différé, et par les nouveaux Rendez-vous de la présidente, qui visent à échanger sur les enjeux touchant le transport collectif.

Ces réalisations découlent de l'orientation prise par la présidence visant à faire rayonner le RTL en assurant une visibilité à l'égard de ses projets, services, employés et l'organisation dans son ensemble. Ces réalisations ne seraient pas possibles sans les efforts déployés par l'ensemble du personnel dans le cadre de l'important changement culturel basé sur la définition d'une nouvelle philosophie de gestion, qui a également été adoptée en 2015.

L'ensemble de ces actions et réalisations met la table d'une nouvelle année tout aussi active qui apportera de grands changements dans la desserte métropolitaine en transport collectif.



Colette Éthier  
Présidente du conseil d'administration

## MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

À titre de nouveau directeur général du RTL, je suis en mesure de constater les nombreuses réalisations de la société au cours de l'année 2015. Tout le personnel peut être fier d'une telle réussite.

Par son engagement, sa détermination et son approche axée sur le client, l'équipe des 1109 employés du RTL assure sur une base quotidienne l'accomplissement de notre principale préoccupation, soit de fournir à nos clients une expérience qui satisfait leurs attentes chaque fois qu'ils voyagent avec nous.

Mon rôle est de soutenir cet excellent travail et de faciliter la mise en place d'actions concrètes pour l'atteinte de nos objectifs communs. Les services de transport collectif sont essentiels à la compétitivité et à la prospérité de l'agglomération de Longueuil. Je crois que la façon la plus simple d'amener nos citoyens à faire le choix du transport en commun consiste à adopter des stratégies et des actions centrées sur le client :

- ✦ Offrir un service fiable et de qualité;
- ✦ Fournir la bonne information, en temps opportun;
- ✦ Anticiper l'évolution de la demande pour nos services;
- ✦ Poursuivre notre recherche constante d'amélioration de l'expérience client;
- ✦ Réaliser notre plein potentiel et contribuer à celui de notre région.

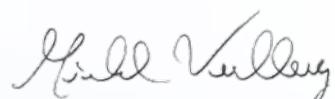
Les mois et les années qui viennent apporteront d'importants changements et de nombreux défis à relever au sein de notre société : la gouvernance



et l'organisation du transport collectif dans la région métropolitaine, la nécessité de répondre efficacement aux besoins croissants en transport durable sur notre territoire et l'obtention d'un juste financement de nos activités, pour en nommer que quelques-uns.

Grâce à l'apport soutenu des employés du RTL et à leur souci constant d'offrir les meilleures prestations de service possible, je suis convaincu que nous saurons relever ces défis et favoriser l'essor de notre société.

C'est donc avec enthousiasme que je m'engage, en tant que leader de cette organisation, à assurer la réalisation de nos objectifs et à faire rayonner le transport collectif dans toute notre communauté.



Michel Veilleux  
Directeur général

# CONSEIL D'ADMINISTRATION

au 31 décembre 2015



*De gauche à droite*

**HÉLÈNE PICARD**

Représentante des usagers du transport en commun

**ALAIN DÉPATIE**

Maire de Saint-Lambert

**BENOÎT L'ECUYER**

Conseiller municipal à Longueuil

**MICHEL LANCTÔT**

Conseiller municipal à Longueuil

**PIERRETTE LAPERLE**

Représentante des usagers du transport adapté

**ISABELLE BÉRUBÉ**

Conseillère municipale à Saint-Bruno-de-Montarville

**COLETTE ÉTHIER**

Présidente et conseillère municipale à Longueuil

**ÉRIC BEAULIEU**

Conseiller municipal à Longueuil

**MONIQUE BASTIEN**

Conseillère municipale à Longueuil

**MAGALIE QUEVAL**

Conseillère municipale à Boucherville

**XAVIER LÉGER**

Conseiller municipal à Longueuil

**ALEXANDRE PLANTE**

Vice-président et conseiller municipal à Brossard

# ÉQUIPE DE DIRECTION

au 31 décembre 2015



**GUY BENEDETTI**  
Directeur général



**PIERRE ARCHAMBAULT**  
Directeur principal Gestion  
durable des ressources



**CAROLE COUSINEAU**  
Secrétaire corporative  
et conseillère juridique



**LAURENT CHEVROT**  
Directeur Innovation,  
marketing et partenariat



**CHRISTIAN GAGNÉ**  
Directeur Exploitation



**RICHARD BLOUIN**  
Directeur Planification et  
développement du transport



**CLAUDE HOULD**  
Directeur Finances  
et trésorier



**SUZIE LEHOULLIER**  
Directrice Bureau  
de projets et ingénierie



**GINO PERRON**  
Directeur  
Ressources humaines

# MISSION

A man and a woman in business attire standing in an office setting. The woman is on the left, wearing a white blouse, and the man is on the right, wearing a light blue shirt. They are both looking towards the camera. The background is a blurred office interior with a window and a potted plant.

## Mission de l'entreprise

Assurer par des modes de transport collectif la mobilité des personnes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil et vers Montréal.

- ✦ Troisième société de transport en importance au Québec, le RTL participe à la vitalité économique de la région en apportant des solutions efficaces et adaptées aux besoins évolutifs de la clientèle.
- ✦ Ouvert sur son milieu, il se veut le principal acteur de la mobilité des personnes au sein de l'agglomération.

# ET VALEURS



## Le RTL, porté par ses valeurs

Le personnel du RTL est au cœur de notre réussite. Nous valorisons l'esprit d'équipe, la collaboration et la réalisation d'objectifs communs.

Notre philosophie de gestion est soutenue par des valeurs organisationnelles :

### RESPECT

Agir avec considération envers les personnes et notre environnement

### INTÉGRITÉ

Communiquer avec transparence et se comporter avec loyauté envers le RTL

### OUVERTURE D'ESPRIT

Travailler ensemble à remettre en question les choses pour les faire avancer

### ENGAGEMENT

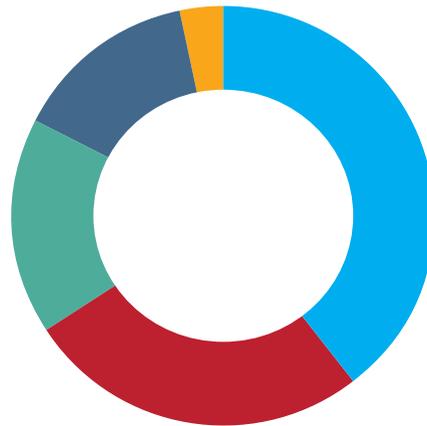
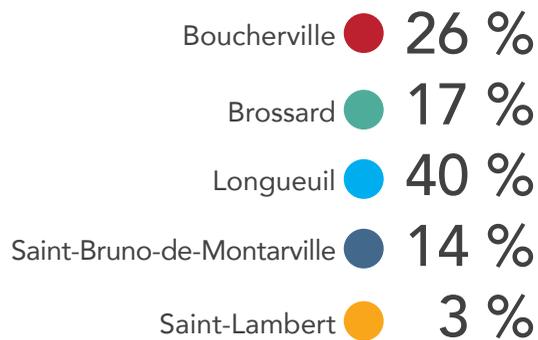
S'investir dans la réalisation de la mission du RTL, encourager et reconnaître les personnes

# PORTRAIT DU TERRITOIRE

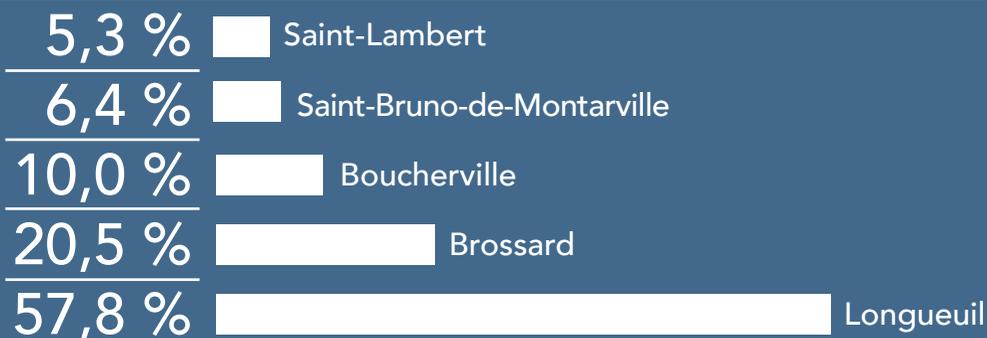
## PROFIL DE L'AGGLOMÉRATION

Ville	Superficie <sup>1</sup> (km <sup>2</sup> )	Population décembre 2015 <sup>2</sup>	Personnes par ménage <sup>3</sup>	Âge moyen <sup>3</sup>	Auto par ménage <sup>3</sup>	Part modale TC en pointe du matin <sup>3</sup>
Boucherville	81,1	41 877	2,47	41,8	1,66	16,6 %
Brossard	52,2	86 054	2,50	40,3	1,52	27,6 %
Longueuil	122,9	242 701	2,22	40,3	1,36	23,8 %
Saint-Bruno-de-Montarville	43,3	26 886	2,54	40,9	1,74	15,4 %
Saint-Lambert	10,1	22 159	2,07	45,4	1,27	30,4 %
Total	309,6	419 677	2,31	40,7	1,43	23,5 %

### Superficie



### Population



Source : (1) : Agglomération de Longueuil (2) : Gazette du Québec (3) : Enquête Origine-Destination 2013

# ET DE L'OFFRE DE SERVICE

## FRÉQUENTATION DES SERVICES

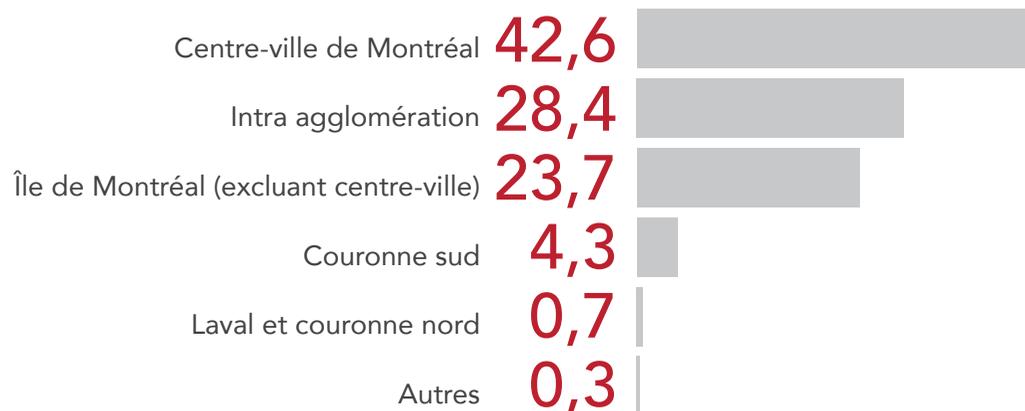
Service régulier

PLUS DE **100 000**

déplacements par jour moyen de semaine\*

## Répartition de l'achalandage

Selon la destination (%)



Selon la période de la journée (%)



Source : Enquête Origine-Destination 2013  
\* Inclut les correspondances

# DONNÉES D'EXPLOITATION

## Réseau régulier

	Autobus	Taxis	Total
<b>HEURES DE SERVICE</b>			
RTL	945 463	38 241	983 704
Ligne 90	29 847	-	29 847
<b>Total</b>	<b>975 310</b>	<b>38 241</b>	<b>1 013 551</b>
<b>KILOMÈTRES PARCOURUS</b>			
RTL	21 017 796	872 015	21 889 811
Ligne 90	820 943	-	820 943
<b>Total</b>	<b>21 838 739</b>	<b>872 015</b>	<b>22 710 754</b>
<b>NOMBRE DE VÉHICULES EN POINTE DU MATIN</b>			
RTL	355	36	391
Ligne 90	17	-	17
<b>Total</b>	<b>372</b>	<b>36</b>	<b>408</b>

## Transport adapté

Au 31 décembre 2015, le service du transport adapté du RTL comptait 4 797 personnes admises, soit une croissance de 716 membres par rapport à 2014.

	Minibus	Taxis
Véhicules en pointe	19	135
Déplacements	107 796	257 163

Les dépenses totales d'exploitation s'élevaient à 8 156 621 \$ pour un coût moyen par déplacement de 22,35 \$, une augmentation de 2,6 % comparativement à l'année précédente.

# INDICATEURS DE PERFORMANCE

## Réseau régulier

	2015	2014
Taux de ponctualité du service	82,9 %	82,7 %
Taux de disponibilité des véhicules	99,7 %	99,8 %
Service assuré en nombre d'heures	686 766	686 166
Service interrompu en nombre d'heures	1 446	1 043
Plaintes clients par 100 000 déplacements	6,7	6,5

## Transport adapté

	2015	2014
Taux de ponctualité du service	74,0 %	74,6 %
Service assuré par minibus en nombre d'heures	107 796	113 633
Service assuré par taxi en nombre d'heures	257 163	243 545
Plaintes clients par 10 000 déplacements	17	17,4

# MOBILITÉ URBAINE



# PLANIFIER UN RÉSEAU PERFORMANT

## Un réseau rapide, fiable et structurant à l'échelle de l'agglomération

Lancé en 2013 sous la double impulsion du plan stratégique du RTL et d'un financement exceptionnel à 100 % du ministère des Transports du Québec (MTQ) de mesures préférentielles pour bus (MPB), le service Express vise à assurer une offre de déplacement rapide, fiable et structurante à l'échelle de l'agglomération. À terme, il permettra à une part importante de la population d'accéder plus rapidement aux emplois et destinations situés dans l'agglomération, tout en préservant la compétitivité du réseau vers Montréal.

Les démarches se sont poursuivies en 2015. Faisant suite à la mise en place en 2014 d'un comité technique avec les villes concernées de l'agglomération et le MTQ pour la définition des concepts et leur présentation en consultations publiques, le RTL a procédé en 2015 à la production des plans définitifs et a finalisé les demandes de subvention auprès du Ministère.

Les villes touchées, soit Boucherville, Brossard et Longueuil, et le RTL ont signé des ententes qui définissent leurs rôles et responsabilités pour la réalisation des travaux, prévus avant le 31 décembre 2017.

La mobilité durable dans un contexte urbain repose essentiellement sur le développement de modes de transport collectif efficaces et accessibles à tous.

Par sa mission d'entreprise, le RTL se positionne comme le principal acteur de la mise en œuvre de stratégies et de pratiques visant à valoriser l'usage de moyens de transport durables au sein de l'agglomération de Longueuil.

**UN SERVICE FIABLE**  
grâce à des mesures  
prioritaires pour bus



**UN SERVICE RAPIDE**  
à arrêts limités  
**DES STATIONS INTÉGRÉES**  
à leur environnement



**UNE OFFRE CADENCÉE**  
en fonction du développement urbain  
**UN SYSTÈME ÉVOLUTIF,**  
économique et flexible

## PLAN DU SERVICE EXPRESS ACTUEL ET PROJETÉ



Le service Express Roland-Therrien a remporté en 2015 le Grand prix d'excellence « transport collectif » de l'Association québécoise des transports (AQTr), reconnaissant par le fait même la qualité du concept implanté et l'amélioration de l'offre de service qu'il représente pour la clientèle.



Colette Éthier, présidente du CA du RTL

# PARTICIPER À DIFFÉRENTES ÉTUDES DE TRANSPORT

## Études de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) pour l'implantation d'un mode de transport collectif dans l'axe du pont Champlain

Le système de transport proposé par la CDPQ s'inscrit dans un réseau de transport collectif important, tant sur la Rive-Sud que sur l'île de Montréal. Son succès et son efficacité attendus sont intimement liés à la qualité des correspondances offertes vers et en provenance du système envisagé. En effet, aujourd'hui, 75 % des clients qui se dirigent vers le centre-ville de Montréal à l'heure de pointe du matin arrivent directement ou indirectement par autobus. La participation du RTL vise donc à assurer ce succès.

## Révision des plans d'urbanisme des villes de l'agglomération

Depuis l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), les municipalités régionales de comté (MRC) et agglomérations de la région métropolitaine de Montréal (RMM) se devaient de renouveler leurs schémas d'aménagement afin que ceux-ci soient en concordance avec le PMAD. De la même façon, toutes les villes de la RMM se doivent de renouveler leur plan d'urbanisme afin que celui-ci soit conforme aux schémas d'aménagement de leur MRC ou agglomération. Le RTL veut s'assurer, par sa participation, que les éléments de succès du transport collectif soient enchâssés dans la révision du schéma de l'agglomération de Longueuil et dans les plans des cinq villes qui la composent.

## L'année 2015 a également vu les interventions suivantes :

- ✦ Le RTL a installé deux nouveaux abribus distinctifs sur le boulevard Roland-Therrien à l'intersection du boulevard Des Ormeaux. Ces installations font s'élever à 10 le nombre de stations aménagées sur ce premier axe du service Express lancé en 2013, qui a connu une hausse d'achalandage de 9 % lors de la première année d'opération.
- ✦ Le RTL a accompagné la Ville de Longueuil pour l'aménagement d'un trottoir et d'arrêts d'autobus accessibles aux personnes à mobilité réduite sur le boulevard Taschereau et devant l'hôpital Charles-Le Moyne. Ces travaux ont permis de rendre accessibles les arrêts actuels des lignes locales, d'installer des dalles dimensionnées pour les futurs abribus du service Express et d'aménager la voie réservée du boulevard Taschereau par l'Agence métropolitaine de transport (AMT).
- ✦ Le RTL a accompagné la Ville de Brossard, à sa demande, pour collaborer aux études d'amélioration de l'accessibilité au Quartier Dix30, notamment dans le projet d'élargissement du boulevard du Quartier et du viaduc de franchissement de l'autoroute 10.
- ✦ Le RTL a participé aux études de l'AMT pour la mise en place des MPB sur les axes des boulevards Taschereau et Cousineau. Les premiers travaux sont attendus en 2016 sur le boulevard Taschereau, entre le terminus Panama et la ville de La Prairie. Une voie réservée en continu sera alors utilisée par les autobus du RTL et des conseils intermunicipaux de transport (CIT) sur plus de 11 km par direction.
- ✦ Le RTL a participé aux études et au suivi de la conversion de la bretelle de sortie 82 de l'autoroute 132 ouest en voie réservée exclusivement au transport collectif, une première au Québec. Complété par une voie réservée en accotement sur le boulevard Taschereau qui s'active en période de congestion grâce à un système de gestion dynamique, ce nouvel ensemble permet à 2 700 clients d'accéder efficacement au terminus Longueuil en pointe du matin.

En parallèle, le RTL étudie des propositions de service à mettre en place lorsque les mesures préférentielles pour bus (MPB) auront été complétées.

# ASSURER UN ACCÈS POUR TOUS

## Trois nouvelles lignes accessibles en tout temps

L'accessibilité universelle bénéficie non seulement aux personnes ayant une limitation fonctionnelle, mais elle rend plus pratique et convivial le transport collectif pour l'ensemble des clients.

Depuis août 2015, les lignes 4, 6 et 106 sont désormais accessibles en tout temps aux usagers se déplaçant en fauteuil roulant et s'ajoutent ainsi à la ligne 74 offerte depuis 2012. Doté d'un parc d'autobus à plancher rabaissé, le RTL propose également un aménagement intérieur adapté à la clientèle cible.



Sur la photo, de gauche à droite : Annick Mallette (et bébé Thomas), Dominique Palardy, directrice générale de l'AUTAL, Anita Mathisen, présidente de l'AUTAL, Benoît L'Ecuyer, maire suppléant de Longueuil et membre du CA du RTL, Alain Dépatie, maire de Saint-Lambert et membre du CA du RTL, Paul Leduc, maire de Brossard, Jacqueline Milot, Pierrette Laperle, représentante des usagers du transport adapté au CA du RTL, Colette Éthier, présidente du CA du RTL, et Guy Benedetti, directeur général du RTL.



Un travail de coordination a aussi été effectué avec le personnel des villes desservies pour l'accessibilité des arrêts d'autobus et des trottoirs.

Par ailleurs, le *Guide du client* a été actualisé pour cette occasion et des kiosques de formation ont été mis à la disposition des chauffeurs du RTL pour les sensibiliser aux besoins spécifiques de la clientèle.

Proposer différentes options de mobilité marque l'engagement du RTL à offrir aux citoyens un milieu de vie plus humain et inclusif, et s'inscrit dans le cadre de notre plan d'intervention à l'égard des personnes handicapées, pour favoriser leur intégration.

# PROMOUVOIR DES SOLUTIONS DE TRANSPORT DURABLE

## Transport scolaire intégré

L'année 2015 a vu la mise en place d'une entente très prometteuse entre le RTL et la Commission scolaire Marie-Victorin (CSMV) permettant d'assurer une familiarisation au service de transport en commun aux clientèles scolaires plus fragiles. Le RTL souhaitait ainsi promouvoir et favoriser l'utilisation du transport collectif auprès de groupes d'élèves de différentes écoles de la CSMV.

Le programme a pour but de permettre un accès gratuit aux services d'autobus du RTL, une fois par mois, pour un petit groupe de huit élèves et deux intervenants accompagnateurs. L'objectif est de faciliter une adaptation au transport collectif régulier, en espérant offrir à un ou des élèves de ce groupe une alternative au transport adapté.

Le déplacement des élèves est rigoureusement encadré et supervisé par l'école afin que l'apprentissage de ce mode de transport se réalise avec l'élève tout au long du voyage. L'appréhension que les transports collectifs peuvent susciter a ainsi été désamorcée et les comportements appropriés à adopter lors du déplacement ont été intégrés par les élèves au cours de ces sorties.



En parallèle, le RTL a poursuivi le déploiement de l'entente conclue en 2014 permettant aux étudiants du secondaire de la CSMV d'accéder gratuitement au réseau du RTL du lundi au vendredi, durant les heures de classe. Les écoles Gérard-Filion, de l'Agora, André-Laurendeau et Jacques-Rousseau ont ainsi pu bénéficier de l'entente, qui couvre désormais plus de 2 600 élèves.

Par ailleurs, le RTL a étendu sa tournée scolaire à d'autres écoles afin de permettre à plus d'étudiants de l'agglomération d'acquérir leur carte OPUS, directement dans leur établissement.

## Le covoiturage en complément au transport collectif

En collaboration avec le RTL, l'entreprise québécoise Netlift propose des solutions de covoiturage qui mettent en interaction différents modes de transport. Par une approche multimodale, l'application présente ainsi des solutions de déplacement où la complémentarité des modes est mise à profit pour permettre à un plus grand nombre d'accéder au réseau de transport collectif.

Les personnes qui adhèrent au service Netlift bénéficient alors d'une efficacité accrue et de plus de flexibilité dans la planification de leurs déplacements quotidiens.



Au printemps 2015, Netlift lançait une campagne visant à promouvoir l'application et à inviter les automobilistes à s'inscrire au service de covoiturage.

Grâce à la participation d'un grand nombre de ses employés, le RTL s'est démarqué en remportant *ex aequo* la première place de la compétition dans la catégorie « grande entreprise » de la région métropolitaine de Montréal.

## Soutien au transport durable

Dans le cadre des Semaines de la mobilité, le RTL a tenu des activités de promotion auprès de ses employés dans le but de favoriser l'adoption de modes de transport collectif et actifs, et pour les encourager à relever le Défi sans auto solo.



Le Défi, qui a eu lieu le 16 septembre, se voulait une compétition amicale interentreprises qui visait à privilégier l'utilisation d'une solution de transport durable pour se déplacer cette journée-là.

## Nouveau service de taxi collectif



## à la demande

En mai 2015, Le RTL lançait un projet pilote pour un tout nouveau service de taxi collectif « à la demande », la ligne T16, desservant les secteurs du Vieux-Longueuil et de Greenfield Park.

Pour se prévaloir de ce service, il suffit de réserver sa place en communiquant avec le centre de réservations au moins 30 minutes avant le départ à l'horaire planifié et de fournir l'arrêt d'embarquement selon le parcours prédéterminé.

Le projet permettra également d'évaluer la possibilité d'implantation du même service dans d'autres secteurs de l'agglomération de Longueuil, où la densité de la population est plus faible.

# ORIENTER L'AMÉNAGEMENT DES ARRÊTS D'AUTOBUS DU RTL

Au Québec, bon an, mal an, près de deux déplacements sur trois en transport collectif s'effectuent par autobus. Toutefois, malgré cette importance apparente de l'utilisation de l'autobus, force est d'admettre que l'accessibilité, l'aspect et le confort de plusieurs arrêts sont à actualiser pour répondre aux enjeux en matière de mobilité.

Aussi, depuis l'adoption en 2004 par le gouvernement du Québec de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, les sociétés de transport ont l'obligation de rendre accessibles leurs services aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, permanentes ou temporaires.

Parallèlement, les villes de l'agglomération de Longueuil demandaient régulièrement au RTL les normes applicables pour assurer des aménagements répondant aux besoins des clients du transport collectif.

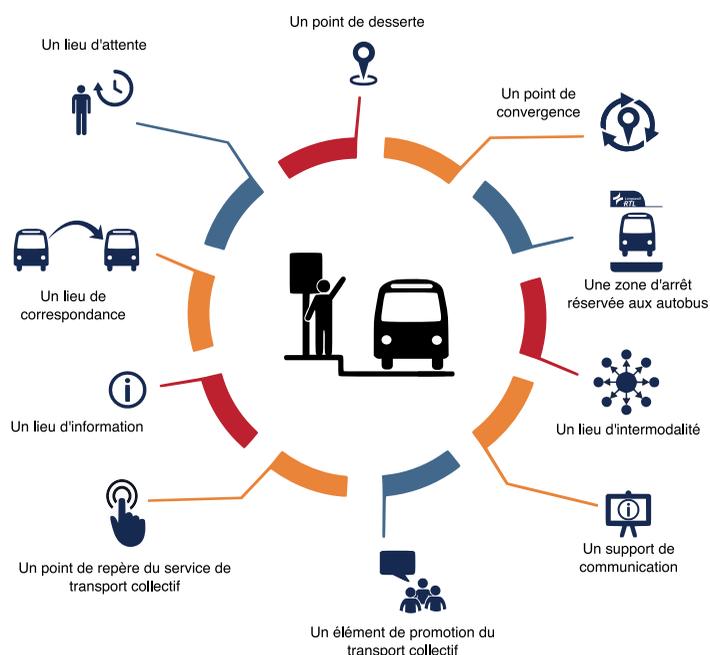
C'est ainsi que dans son plan stratégique 2013-2022, le RTL annonçait sa volonté de produire un guide d'aménagement des arrêts comportant l'ensemble des normes à respecter afin d'assurer l'accès, le sentiment de sécurité et le confort aux arrêts.



Ce document est donc le fruit d'un effort collaboratif entre les services techniques des cinq villes de l'agglomération, le ministère des Transports du Québec ainsi que les directions du RTL interpellées par l'aménagement des arrêts.

Parallèlement à la conception de ce guide de normes, un inventaire et une caractérisation de l'ensemble des arrêts du RTL ont été effectués afin d'élaborer en 2016 un plan d'amélioration en collaboration avec les villes de l'agglomération.

## L'ensemble des fonctions de l'arrêt d'autobus



# EXPÉRIENCE CLIENT



Offrir des services de qualité qui répondent pleinement aux attentes de nos clients demeure notre principale priorité. En poursuivant l'important changement culturel amorcé en 2014, nous préconisons ainsi une démarche relationnelle renouvelée, tout en maintenant une approche de gestion responsable de nos ressources.

Une écoute attentive, un personnel courtois, un trajet confortable et ponctuel ne sont que quelques-uns des éléments qui définissent le service hors pair et la qualité de l'expérience client.

## CROISSANCE SOUTENUE DE L'USAGE D'OUTILS D'INFORMATION NUMÉRIQUES

Une diffusion plus étendue et plus ponctuelle de l'information voyageurs présentée sur nos plateformes numériques nous permet de mieux renseigner notre clientèle.

De plus, par le biais d'échanges opportuns sur les médias sociaux, nous favorisons le dialogue et demeurons attentifs aux commentaires des internautes pour mieux connaître les attentes de nos clients et anticiper l'évolution de leurs besoins.

### Site Web

Plus de 3 millions de visites annuellement.

Environ 65 % des visites sont effectuées à partir d'un téléphone intelligent ou d'une tablette électronique, soit 4 points de pourcentage de plus qu'en 2014.

### Médias sociaux

#### NOMBRE D'ABONNÉS AU 31 DÉCEMBRE 2015

Facebook	3 008	↑ 98 %
Twitter	3 911	↑ 34 %
LinkedIn	1 578	↑ 43 %



Le RTL diffuse les assemblées publiques du conseil d'administration en direct sur son site Web et en différé sur sa chaîne YouTube.

## SERVICE À LA CLIENTÈLE

En 2015, notre Service à la clientèle a traité un peu plus de 115 000 appels, incluant 4 300 commentaires, plaintes et suggestions.

NOMBRE DE PLAINTES REÇUES	2015	2014
Réseau régulier	2 237	2 247
Transport adapté	621	622

Le personnel du Service à la clientèle traite également les demandes des clients concernant les objets perdus lors de déplacements sur notre réseau.

Pour l'année 2015, plus de 2 230 objets trouvés ont été remis aux propriétaires et environ 3 200 items n'ont jamais été réclamés. Après un certain temps, les objets non réclamés sont donnés à des organismes publics ou de charité, ou simplement détruits selon la nature de l'objet.

## PARTENARIAT ENTRE MOOVIT ET LE RTL

Offrant un service à la fine pointe de la technologie à plus de 15 millions d'utilisateurs dans 45 pays à travers le monde, Moovit a lancé, au début 2015, en collaboration avec le RTL, son application mobile pour les usagers du transport collectif.

 **moovit**  
*vosre compagne de route*



Disponible sur les tablettes numériques et les téléphones intelligents, l'application Moovit permet aux clients du transport collectif de voyager plus facilement et plus rapidement. Elle se distingue par son approche participative en proposant les trajets les plus pratiques basés sur les informations fournies par les opérateurs de transport et les informations en temps réel des utilisateurs.

Par ce partenariat stratégique, le RTL a ainsi contribué à mettre de l'avant une solution numérique novatrice ayant pour objectif d'enrichir l'expérience de sa clientèle et de celle de tous les usagers du transport collectif du Grand Montréal.



Un service avantageux qui vise à améliorer l'expérience de la clientèle du transport collectif

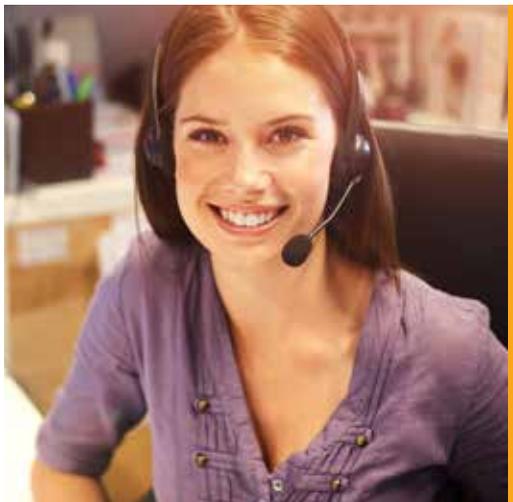
## LANCEMENT D'OPUS EN LIGNE

Lancée en juillet 2015, la plateforme numérique OPUS en ligne représente le fruit d'une collaboration avec l'ensemble des organismes de transport partenaires du système OPUS, dont le RTL.

Les clients du transport collectif peuvent désormais se procurer leurs titres de transport et consulter le contenu de leur carte en ligne à partir de leur ordinateur personnel.

Pratique et rapide, le service OPUS en ligne permet aux utilisateurs munis d'un lecteur de carte de recharger, en quelques clics, les cartes OPUS de toute la famille.

Le développement et la mise en œuvre de ce service ont été financés en partie par l'entremise du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence et du gouvernement du Québec.



Les entreprises centrées sur le client connaissent l'importance d'une offre de service qui saura susciter des émotions positives reliées aux attentes de la clientèle.

# PRÉSENCE DANS LA COMMUNAUTÉ



## FAVORISER LE DIALOGUE

### Deux nouveautés pour des assemblées publiques ouvertes à tous

Avec comme objectif d'entretenir le dialogue avec la communauté, le RTL a annoncé en mars 2015 la diffusion en direct des assemblées publiques du conseil d'administration sur le site Web du RTL, et en différé sur sa chaîne YouTube. Ainsi, les citoyens de l'agglomération peuvent dorénavant suivre les séances du conseil dans le confort de leur foyer, en plus de pouvoir poser leurs questions en les transmettant par courrier électronique afin qu'elles soient adressées à la présidente au cours de la période prévue à cette fin.

En outre, dans une perspective d'amélioration continue, la présidente du conseil d'administration convie mensuellement les citoyens de l'agglomération de Longueuil et les clients du RTL aux « Rendez-vous de la présidente » pour échanger avec elle sur les enjeux liés au transport collectif et à la mobilité des personnes. Comme le nom l'indique, ces rencontres ont lieu sur rendez-vous, à la suite des séances du conseil.

YouTube



Plus que jamais au cœur de la vie des gens, le RTL s'implique et contribue à l'essor des manifestations culturelles et récréotouristiques au sein de la communauté. Partenaire incontournable et transporteur officiel de nombreux événements d'envergure dans l'agglomération au cours de l'année 2015, il contribue à en assurer le rayonnement et le succès.

## LE RTL, COMPLICE DE SON MILIEU

### Festival Classica



Cet incontournable rendez-vous de la musique classique, présenté du 27 au 31 mai 2015, récolte chaque année de nombreux adeptes par un programme varié de plus de 45 concerts extérieurs et en salle.

Le RTL a offert aux festivaliers la gratuité du service sur les lignes 1 et 6 pendant tout le week-end. De plus, une navette a assuré la liaison entre la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke et le site du festival lors du grand spectacle symphonique dans la soirée du samedi.

### La Grande Gourmandise



Du 29 au 31 mai 2015, ce festival gourmand a permis aux visiteurs de découvrir les créations et productions de professionnels passionnés grâce à ses présentations, découvertes et dégustations.

Afin de promouvoir l'utilisation du transport collectif pour se rendre sur le site, le RTL a offert la gratuité du service sur la ligne 80 entre le terminus Longueuil et le parc Vincent-D'Indy à Boucherville, lieu de l'événement.

### Fête nationale du Québec



Depuis déjà plusieurs années, le RTL contribue au succès de ce grand rassemblement du 24 juin, au parc de la Cité à Saint-Hubert.

En bonifiant, selon le besoin, sa fréquence de service, il facilite ainsi les déplacements des participants en transport collectif.

### Rendez-vous de la Mairie



Ce grand concert sous les étoiles présentait, le 9 juillet à Boucherville, des artistes de renom qui, accompagnés de l'Orchestre symphonique de Longueuil, ont fait vibrer les spectateurs sur des airs de musique populaire et classique.

Le RTL a offert aux participants un service gratuit de navettes pour accéder au site.

### Sommet des Arts et de la Musique de Longueuil



Du 2 au 6 septembre, cet événement a permis aux citoyens de Longueuil et d'ailleurs de découvrir plusieurs styles musicaux et artistiques, et une programmation exaltante présentée aux quatre coins de la ville.

La desserte du site par le RTL a été ajustée à la demande lors du spectacle «9 h sur la Terre», le 5 septembre au parc de la Cité.

### Féerie au Lac du Village



Un service gratuit de navettes vers le site a été mis en place par le RTL lors de cet événement qui s'est tenu du 11 au 13 décembre à Saint-Bruno-de-Montarville.

Dans un décor enchanteur et vibrant au rythme d'une ambiance du temps des Fêtes, les visiteurs ont pu découvrir des produits de qualité offerts dans le cadre d'un marché de Noël, où se sont réunis artisans et producteurs de la région. De nombreuses activités familiales ont également été proposées pour le plaisir des petits et grands.

À l'automne 2015, le Théâtre de la Ville et le RTL annonçaient la conclusion d'un tout nouveau partenariat visant à promouvoir la culture au sein de l'agglomération de Longueuil.

Offrant une programmation riche et variée pour toute la famille, le Théâtre de la Ville présente une proposition artistique novatrice dans une approche pluridisciplinaire.

Par le biais de diverses promotions, dont le parrainage des deux spectacles sous le thème *Soirées illimitées du RTL*, clin d'œil au titre de transport du même nom, le RTL rappelle à la population de favoriser le transport collectif pour tous ses déplacements, incluant les sorties culturelles.

## S'investir pour la cause

- À nouveau cette année, le RTL a participé au rayonnement du **Défi sportif Altergo** à titre de commanditaire de l'événement.

Cet incontournable du sport adapté met en lumière l'incomparable courage et la force de vivre des athlètes. Avec plus de 5 000 participants en compétition dans 14 disciplines sportives, il constitue un rendez-vous annuel des plus inspirant.



- C'est avec enthousiasme que le RTL a accepté l'invitation à s'impliquer lors de l'événement **La course des Rayons de Soleil**, qui s'est tenu le 9 mai à Brossard. Un autobus a ainsi été mis à la disposition des bénévoles afin de faciliter leurs déplacements entre les différents sites tout au long du parcours.

Organisé par un groupe formé d'employés dévoués qui contribuent à la cause, l'événement a permis d'amasser la somme de **17 600\$** versée au profit d'Opération Enfant Soleil lors du téléthon du même nom en juin 2015.



- Le **Tour du Silence de la Rive-Sud**, ce grand rendez-vous des cyclistes, a une fois de plus connu un franc succès. Ce sont plus de 500 participants qui ont pris le départ le 20 mai à Boucherville.

Partenaire de l'événement depuis plusieurs années déjà, le RTL a ainsi contribué, par des activités promotionnelles ciblées, à sensibiliser les conducteurs et les cyclistes à l'adoption de comportements sécuritaires et au partage de la route.



En décembre 2015, le RTL concluait un nouveau partenariat avec Opération Nez rouge Longueuil/Rive-Sud. Ayant pour objectif de favoriser l'adoption de comportements responsables, cette collaboration prévoyait, entre autres, le prêt d'un autobus pour la tournée de la mascotte au cours de la soirée du 5 décembre 2015.



La mascotte Nez rouge en compagnie de Caroline St-Hilaire, mairesse de la Ville de Longueuil et de Colette Éthier, présidente du CA du RTL.

# CAPITAL HUMAIN



Les employés du RTL sont au cœur de la performance de l'entreprise. Ils constituent le fondement de notre engagement envers la clientèle.

Par leur expertise et leur professionnalisme, ils conditionnent notre réussite.

## S'APPROPRIER LA PHILOSOPHIE DE GESTION

L'année 2015 a été marquée par la volonté de réaliser certaines attentes exprimées au plan stratégique *Vision d'ensemble 2013-2022* du RTL, soit de déployer une nouvelle philosophie de gestion. Celle-ci permet, entre autres, de décliner les valeurs du RTL en matière de normes comportementales attendues et de revoir le style de gestion des cadres.

Les principes énoncés au plan stratégique nous ont guidés dans notre démarche : accroître la mobilisation et la cohésion de l'équipe, faciliter la gestion du changement, développer la collaboration, optimiser l'organisation du travail et assurer le virage client.

C'est ainsi que dès le début 2015, les membres de la direction ont souscrit à cette nouvelle philosophie de gestion et témoigné de leur engagement à la promouvoir. La démarche fut ensuite entérinée par le conseil d'administration.

Par une communication active, un travail d'équipe, un effort d'engagement et de mobilisation, notre philosophie préconise un style de gestion qui s'appuie sur la collaboration de tous à l'atteinte des objectifs communs. Centrée sur l'implication, l'initiative, l'accomplissement et l'imputabilité des personnes en vue de réaliser la mission du RTL, elle véhicule des valeurs de respect, d'intégrité, d'ouverture d'esprit et d'engagement.

Afin d'agir de manière concertée et cohérente, différentes activités se sont tenues au cours de l'année 2015, dont des ateliers offerts au personnel d'encadrement. Avec pour but de favoriser l'appropriation de la philosophie de gestion, les ateliers ont ainsi contribué à encourager une plus grande efficacité organisationnelle et un renforcement de notre culture.

Notre philosophie de gestion, appuyée par un référentiel de compétences et des comportements valorisés pour chaque niveau de gestion, représente la pierre d'assise dans le déploiement d'approches novatrices pour faciliter le développement du capital humain.

Le RTL, porté par ses valeurs! Voici la nouvelle signature du RTL intégrée avec fierté aux communications organisationnelles.



## FAVORISER LE PERFECTIONNEMENT DES COMPÉTENCES

Sur une base annuelle, ce sont plus de 150 programmes de formation qui sont offerts aux employés du RTL dans des domaines aussi variés que nombreux tels que les nouvelles technologies, la réglementation et l'électrification de notre parc d'autobus, pour n'en nommer que quelques-uns.

Des programmes de formation spécialisée ont également été mis sur pied pour nos chauffeurs, dont la conduite préventive et écoresponsable, et l'accessibilité universelle.

De plus, le RTL collabore avec le centre de formation professionnelle Paul-Gérin-Lajoie pour le développement futur d'un programme d'entretien mécanique des moteurs électriques, ayant pour objectif l'acquisition des compétences relatives à l'électrification des transports.

Également, en collaboration avec la société pardeux e-learning, spécialisée en programmes de formation en ligne, le RTL a mis en place des capsules Web et des kiosques d'information ayant pour but d'inciter les chauffeurs à une plus grande utilisation du système automatisé Interaction Chauffeur pour la gestion du travail et des horaires. Ils peuvent ainsi bénéficier d'une flexibilité accrue dans le choix des horaires, dont les heures supplémentaires font partie, tout en réduisant les risques d'erreurs et les coûts de gestion.



## ASSURER LA PÉRENNITÉ DES RÉGIMES DE RETRAITE DES EMPLOYÉS

Dans le cadre de l'adoption, en 2014, de la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal, le RTL a entrepris en début d'année des négociations avec ses cinq groupes d'employés qui bénéficient tous de ce type de régime de retraite.

Les discussions se sont poursuivies tout au long de l'année avec les différents groupes et une entente de principe a été conclue avec les chauffeurs en fin d'année.

En raison du progrès des négociations, nous anticipons, en 2016, la conclusion d'un accord avec tous nos employés.

# PROMOUVOIR LA PRÉVENTION POUR UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SÉCURITAIRE

Ayant à cœur le bien-être de ses employés, le RTL a mis sur pied des outils et des activités de sensibilisation en matière de santé ainsi que pour la prévention des accidents en milieu de travail.

- En février 2015, le comité santé-sécurité des employés de bureau a procédé à une campagne de promotion pour une meilleure ergonomie des postes de travail et pour sensibiliser les employés à adopter une posture adéquate et confortable visant à prévenir les troubles musculo-squelettiques.
- La Semaine de la santé s’est tenue du 1<sup>er</sup> au 5 juin sous le thème de la prévention du cancer : des représentants de divers organismes, notamment la Société canadienne du cancer, la Fondation québécoise du cancer et la Fondation du cancer du sein du Québec, ont ainsi fourni, à différents kiosques, une foule d’informations aux participants.
- La 10<sup>e</sup> édition de la Semaine de la sécurité routière des sociétés de transport en commun, en juin 2015, a été une occasion de rappeler les meilleures pratiques en matière de sécurité. Une représentante de la Société de l’assurance automobile du Québec (SAAQ) y a présenté une conférence sur la conduite sécuritaire des véhicules, et plus particulièrement des véhicules lourds.
- En novembre 2015, une campagne de vaccination contre la grippe a été offerte à l’ensemble des travailleurs.

La performance du RTL en matière d’accidents de travail démontre une nette amélioration en 2015 en comparaison à l’année 2014, et se situe à un niveau favorable comparé à l’ensemble de l’industrie.

	2015	2014	Variation
Nombre d’accidents de travail	50	63	↓ 21 %
Nombre de jours d’absence	2 351	2 831	↓ 17 %

# MAINTIEN DU PATRIMOINE



Au cours de l'année 2015, le RTL a investi plus de 37 M\$ pour la modernisation et l'entretien de ses équipements et de ses infrastructures.

Un montant de 31,7 M\$ a été consacré au renouvellement du parc d'autobus, 2,6 M\$ pour les innovations technologiques et infrastructures informatiques, et le solde a été affecté au maintien des installations. La plupart des acquisitions font l'objet d'une subvention selon divers programmes gouvernementaux.

## RÉDUCTION DE NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre du programme de renouvellement de son parc d'autobus débuté en 2014, le RTL a pris livraison, en 2015, de 44 véhicules à propulsion hybride de la firme Nova Bus.

Plus écologiques, ces véhicules permettent une économie moyenne de carburant de 20 % comparativement aux modèles diésels conventionnels.

Leader dans le domaine au Québec en 2015 avec 57 véhicules hybrides, le RTL comptera un total de 109 autobus hybrides qui sillonneront les rues de l'agglomération en 2018, au terme du présent contrat.



De plus, au cours du premier trimestre de l'année, le RTL a pris livraison de 12 véhicules de service de marque Toyota, soit huit Prius V hybride et quatre RAV4, de l'année 2015. Ceux-ci ont remplacé les véhicules existants arrivés en fin de vie utile.

Pour cette acquisition, le RTL a bénéficié d'une subvention de 370 000 \$ dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et du ministère des Transports.

De plus, grâce au programme Roulez électrique offert par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, le RTL a pu tirer profit d'un rabais de 4 000 \$, soit 500 \$ pour chacun des huit véhicules hybrides Prius V.

## RÉFECTION MAJEURE DU CENTRE D'EXPLOITATION DE SAINT-HUBERT

En raison du projet de loi numéro 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, annoncé en 2015 et de l'importance d'intervenir au centre de Saint-Hubert, les activités liées à la réalisation d'un nouveau centre d'exploitation ont été suspendues. Il a ainsi été convenu de prioriser la réfection du centre d'exploitation de Saint-Hubert.

Des relevés sur l'état des bâtiments ont été effectués et des études sur la restauration des lieux menant à la demande d'autorisation de principe auprès du ministère des Transports sont en cours. De plus, des travaux préalables seront réalisés en 2016 et en 2017 en vue de la réfection majeure prévue pour 2018.

Les analyses serviront, entre autres, à établir de manière plus précise les coûts du projet.

De plus, des travaux de mise à niveau des bâtiments du centre d'exploitation du Vieux-Longueuil de l'ordre de 15 M\$ sont prévus à compter de 2017. À cet effet, une étude de vétusté des lieux a également été entreprise en 2015.



# REFONTE DE L'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU INFORMATIQUE ET MISE À NIVEAU DES ÉQUIPEMENTS

Dans le but de mettre à niveau son infrastructure réseau et de permettre l'intégration future de technologies de pointe, le RTL a procédé au rehaussement de ses équipements, soit la mise en place d'une nouvelle plateforme plus évolutive, redondante, capable de supporter l'ensemble des besoins technologiques actuels et à venir. Les travaux ont été réalisés en ayant comme objectif la livraison d'un système qui satisfait pleinement les normes de l'industrie en matière de performance, de robustesse et, surtout, de sécurité.

Il s'agissait également d'établir une structure plus adaptée au stockage de l'information et de plus grande vitesse d'échange de données entre les différents sites.

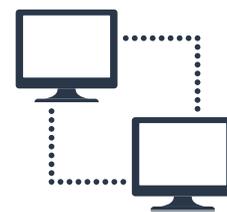
Les trois grands axes du projet comprenaient l'installation de câblage de fibre optique, le remplacement et l'ajout de commutateurs performants ainsi que la configuration, la connexion et l'intégration aux infrastructures existantes. Cette dernière étape a constitué un défi de taille et a nécessité de nombreuses interventions durant la nuit afin de minimiser l'impact sur les utilisateurs.

## REEMPLACEMENT DE L'APPLICATION DE PAIE ET DES RESSOURCES HUMAINES

Ayant pour objectif de se doter d'un progiciel de gestion intégrée et de répondre à l'évolution des besoins, le projet pour le remplacement de l'application de paie et de ressources humaines, commencé en 2014, a connu de grandes avancées en 2015. L'analyse des processus, la planification des règles, l'architecture des données ainsi que la mise en œuvre des modules de gestion des ressources humaines et du traitement de la paie pour certains groupes d'employés ont été effectuées.

Ce projet représente un défi important, puisqu'il comporte plusieurs mécanismes complexes et de nature critique.

Le travail se poursuit en 2016 pour se terminer avec l'implantation des modules de gestion des ressources humaines et de la paie pour tous les employés.



# INFORMATION FINANCIÈRE

<b>RÉSULTATS FINANCIERS</b>	<b>39</b>
<b>TARIFICATION</b>	<b>40</b>
<b>ÉTATS FINANCIERS</b>	
Rapport de la vérificatrice générale	42
Rapport de l'auditeur indépendant	44
État des résultats	46
État de la variation de la dette nette	46
État de la situation financière	47
État des flux de trésorerie	48
Charges par objets	48
Notes complémentaires	49
<b>RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES</b>	
Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	65
Annexe B – Excédent d'investissement à des fins fiscales	66



# RÉSULTATS FINANCIERS

En 2015, le Réseau de transport de Longueuil a enregistré un excédent de fonctionnement de 307 326 \$ pour des revenus de 180,6 M\$.

## Revenus

41 %	Contribution de l'agglomération	73,6 M\$
32 %	Clients	58,2 M\$
22 %	Subventions	39,1 M\$
5 %	Autres revenus	9,8 M\$

## Dépenses

54 %	Rémunérations et charges sociales	97,3 M\$
18 %	Activités d'investissement	31,4 M\$
12 %	Biens non durables	22,2 M\$
8 %	Transport	14,5 M\$
5 %	Entretien, réparations et services	10,3 M\$
3 %	Contribution au fonds d'immobilisation de l'AMT	4,9 M\$

### Dépenses de transport

7,6 M\$	Transport adapté
1,4 M\$	Taxi collectif
4,6 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
9,5 M\$	Pièces et fournitures
2,3 M\$	Services publics

### Entretien, réparations et services

1,4 M\$	Entretien et réparation des immeubles
1,9 M\$	Services techniques
2,3 M\$	Contribution pour l'utilisation des équipements métropolitains
3,2 M\$	Frais généraux
1,5 M\$	Frais de location, honoraires professionnels et autres

# 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)
<b>Titres métropolitains acceptés à l'AMT, au RTL, à la STM et à la STL</b>					
<b>Tram zone 5</b> (Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la zone 5)	<b>OPUS</b>	161,00 \$	96,50 \$	129,00 \$	96,50 \$
<b>Tram zone 3</b>	<b>OPUS</b>	129,00 \$	77,50 \$	103,00 \$	77,50 \$
<b>Titres locaux - acceptés sur le territoire du Réseau de transport de Longueuil</b>					
<b>Titre mensuel</b>	<b>OPUS</b>	92,50 \$	55,50 \$	55,50 \$	55,50 \$
<b>Titre 4 mois</b>	<b>OPUS</b>	--	216,00 \$	216,00 \$	216,00 \$
<b>Titre mensuel ACCÈS 65 hors pointe</b>	<b>OPUS</b>	--	--	--	27,75 \$
<b>Soirée illimitée</b>	<b>Solo</b>	4,50 \$	4,50 \$	4,50 \$	4,50 \$
<b>24 heures consécutives</b>	<b>Solo</b>	9,25 \$	9,25 \$	9,25 \$	9,25 \$
<b>6 passages avec correspondance</b>	<b>OPUS</b>	18,50 \$	11,00 \$	18,50 \$	11,00 \$
	<b>Solo</b>	18,50 \$	18,50 \$	18,50 \$	18,50 \$
<b>1 passage avec correspondance</b>	<b>OPUS</b>	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$
	<b>Solo</b>	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$
<b>En monnaie exacte, sans correspondance</b>	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

31 décembre 2015



## 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 2015, 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 la vérificatrice générale**

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 la vérificatrice générale, 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, la vérificatrice générale 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 aux 31 décembre 2015 sont les suivantes :

	<b>2015</b>
	<b>\$</b>
<b>État de la situation financière</b>	
Actifs financiers – transferts à recevoir	(29 342 059)
Dette nette et excédent (déficit) accumulé	<u>(29 342 059)</u>
<b>État des résultats</b>	
Revenus	
Fonctionnement – transfert du gouvernement du Québec	6 046 777
Investissement – transfert du gouvernement du Québec	<u>(4 491 017)</u>
Excédent de l'exercice	1 555 760
<b>État de la variation de la dette nette</b>	
Excédent de l'exercice	1 555 760
Redressement aux exercices antérieurs	<u>(30 897 819)</u>
Dette nette	(29 342 059)

### 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 2015, 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 13 et aux annexes A et B. La direction a choisi de présenter ces informations, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités.

### Autres points

J'ai émis également un rapport de la vérificatrice générale comportant une opinion modifiée signé en date du 7 avril 2016 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 1er avril 2012. Le fondement de mon opinion avec réserve exprimé 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 7 avril 2016

*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 du Réseau de transport de Longueuil, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2015, 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 du Réseau de transport de Longueuil au 31 décembre 2015, 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 le Réseau de transport de Longueuil inclut dans ses états financiers certaines informations financières fiscales qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations portent sur la ventilation de l'excédent accumulé ainsi que sur l'excédent de l'exercice à des fins fiscales et sont présentées à la note complémentaire 13 et aux annexes A et B. La direction a choisi de présenter ces informations, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées.

### *Autre point*

Nous avons émis également un rapport de l'auditeur indépendant comportant une opinion non modifiée signé en date du 7 avril 2016 relativement aux états financiers du Réseau du transport de Longueuil à être déposés au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

 D. D'Amico S.E.N.C.R.L./s.r.l.<sup>1</sup>

Le 7 avril 2016

---

<sup>1</sup> CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique no A108263

## État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2015

	Budget	Réalizations	
		2015	2014
	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>			
Quote-part	73 610 600	73 610 600	71 466 600
Transferts	21 336 500	39 050 157	28 020 392
Services rendus	60 700 313	58 165 829	58 540 854
Intérêts	35 000	41 246	68 135
Autres revenus	8 594 145	9 775 650	12 501 018
	<b>164 276 558</b>	<b>180 643 482</b>	170 596 999
<b>Charges par fonctions</b>			
Administration générale	29 431 446	23 562 062	25 545 174
Transport	139 887 215	144 262 181	137 715 266
Frais de financement	5 575 600	4 532 214	3 755 465
	<b>174 894 261</b>	<b>172 356 457</b>	167 015 905
Excédent (déficit) de l'exercice	<b>(10 617 703)</b>	<b>8 287 025</b>	3 581 094
Excédent accumulé au début de l'exercice	-	125 375 186	121 794 092
<b>Excédent accumulé à la fin de l'exercice</b>	-	<b>133 662 211</b>	125 375 186

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## État de la variation de la dette nette

Exercice terminé le 31 décembre 2015

	Budget	Réalizations	
		2015	2014
	\$	\$	\$
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>(10 617 703)</b>	<b>8 287 025</b>	3 581 094
<b>Variation des immobilisations</b>			
Acquisition	(651 497)	(36 770 473)	(12 868 118)
Produit de cession	-	60 231	1 265
Amortissement	19 025 000	18 528 160	18 923 212
Perte à la cession	-	621 000	14 239
	<b>18 373 503</b>	<b>(17 561 082)</b>	6 070 598
<b>Variation des stocks</b>	-	<b>(246 062)</b>	(84 111)
<b>Variation des autres actifs non financiers</b>	-	<b>6 137 319</b>	(5 438 635)
	-	<b>5 891 257</b>	(5 522 746)
<b>Variation de la dette nette</b>	<b>7 755 800</b>	<b>(3 382 800)</b>	4 128 946
Dette nette au début de l'exercice		(66 278 418)	(70 407 364)
<b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>		<b>(69 661 218)</b>	(66 278 418)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



## État de la situation financière

au 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
<b>Actifs financiers</b>		
Encaisse	8 770 065	2 003 778
Débiteurs (note 5)	23 056 298	34 421 533
	<b>31 826 363</b>	<b>36 425 311</b>
<b>Passifs</b>		
Emprunts temporaires (note 6)	-	2 850 000
Créditeurs et charges à payer (note 7)	20 985 841	18 069 926
Revenus reportés (note 8)	726 451	2 407 283
Dette à long terme (note 9)	71 751 489	68 546 520
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 10)	8 023 800	10 830 000
	<b>101 487 581</b>	<b>102 703 729</b>
<b>Dette nette</b>	<b>(69 661 218)</b>	<b>(66 278 418)</b>
<b>Actifs non financiers</b>		
Immobilisations (note 11)	195 994 136	178 433 054
Stocks	3 568 375	3 322 313
Autres actifs non financiers (note 12)	3 760 918	9 898 237
	<b>203 323 429</b>	<b>191 653 604</b>
<b>Excédent accumulé (note 13)</b>	<b>133 662 211</b>	<b>125 375 186</b>
Obligations contractuelles (note 15)		
Éventualités (note 16)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Excédent de l'exercice	8 287 025	3 581 094
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations	18 528 160	18 923 212
Perte à la cession d'immobilisations	621 000	14 239
	27 436 185	22 518 545
Variation des éléments hors caisse (note 14)	15 685 375	(18 696 834)
	43 121 560	3 821 711
<b>Activités d'investissement en immobilisations</b>		
Acquisition	(36 770 473)	(12 868 118)
Produit de cession	60 231	1 265
	(36 710 242)	(12 866 853)
<b>Activités de financement</b>		
Émission de dettes à long terme	16 500 000	18 200 000
Remboursement de la dette à long terme	(13 250 700)	(17 700 000)
Variation nette des emprunts temporaires	(2 850 000)	2 850 000
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	(44 331)	94 429
	354 969	3 444 429
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	6 766 287	(5 600 713)
Encaisse au début de l'exercice	2 003 778	7 604 491
<b>Encaisse à la fin de l'exercice</b>	<b>8 770 065</b>	<b>2 003 778</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## Charges par objets

Exercice terminé le 31 décembre 2015

	Budget	Réalisations	2014
	\$	2015	\$
		\$	
Rémunération	73 658 149	74 948 976	72 321 129
Charges sociales	26 012 849	22 343 260	21 285 938
Biens et services	46 106 163	47 125 407	46 213 668
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	925 600	683 530	820 164
Du gouvernement du Québec et ses entreprises	866 600	1 060 725	845 821
Autres frais de financement	3 783 400	2 787 959	2 089 480
Contributions à des organismes	4 516 500	4 878 440	4 516 493
Amortissement des immobilisations	19 025 000	18 528 160	18 923 212
	174 894 261	172 356 457	167 015 905

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



## Notes complémentaires

au 31 décembre 2015

---

### 1. Statut 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 13.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

#### *Base de présentation*

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

#### *Constatation des revenus*

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.

## Notes complémentaires (suite)

au 31 décembre 2015

---

### 2. Méthodes comptables (suite)

#### *Avantages sociaux futurs*

##### Régimes de retraite à cotisations déterminées

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

Un passif est constaté dans les créditeurs et charges à payer pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice.

Le régime de retraite des élus municipaux auquel participe le Réseau est comptabilisé comme un régime de retraite à cotisations déterminées.

##### Avantages sociaux futurs à prestations déterminées

En plus des prestations de retraite, ces avantages comprennent les avantages complémentaires de retraite comme l'assurance vie offerte aux retraités.

La charge est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants. Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées moins le rendement espéré des actifs du régime.

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

Les obligations au titre des prestations constituées sont calculées de façon actuarielle selon la méthode de la répartition des prestations au prorata des services avec ou sans projection des salaires futurs, selon le cas, à partir du taux d'actualisation fixé, à partir des hypothèses les plus probables du Réseau en matière d'évolution des salaires, de roulement du personnel, d'âge de départ à la retraite des participants, d'évolution des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels.

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués selon la méthode de la valeur au marché sur une période de trois ans.

Les gains et les pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants. L'amortissement débute dans l'exercice subséquent à celui de la constatation du gain ou de la perte.

*La Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* requiert la création de deux volets distincts, soit un volet pour le service postérieur au 31 décembre 2013 et un volet pour le service antérieur au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Pour cette raison, la méthode d'évaluation de l'obligation du volet antérieur au 1<sup>er</sup> janvier 2014 du régime capitalisé a été modifiée pour utiliser la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées. La même méthode a été appliquée à l'exercice terminé le 31 décembre 2014.

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 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.



## 2. Méthodes comptables (suite)

### *Immobilisations*

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

Les immobilisations en cours seront amorties dès leur mise en service.

### *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.

### *Passif au titre des sites contaminés*

Le Réseau comptabilise un passif au titre des sites contaminés dont il est responsable de la décontamination lorsqu'il existe une norme environnementale, que la contamination dépasse cette norme, qu'il est prévu que des avantages économiques seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable des montants en cause.

### *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, la durée 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.

## Notes complémentaires (suite)

au 31 décembre 2015

---

### 2. Méthodes comptables (suite)

#### *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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 ou 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. Modification de méthode comptable

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a publié le chapitre SP3260 intitulé « Passif au titre des sites contaminés ». Ce nouveau chapitre établit des normes sur la façon de comptabiliser et de présenter un passif au titre de l'assainissement des sites contaminés. L'adoption de cette nouvelle norme n'a eu aucune incidence sur les états financiers du Réseau.

### 4. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 1 926 924 \$ (1 906 075 \$ en 2014) est affecté à des fins de fonds d'assurance et de fonds de roulement.



## 5. Débiteurs

	2015	2014
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	18 379 731	30 968 322
Gouvernement du Canada et ses entreprises	339 340	458 443
Détaillants	2 134 729	1 309 246
Autres	2 202 498	1 685 522
	<b>23 056 298</b>	<b>34 421 533</b>
Montant des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme	5 392 442	6 074 428

## 6. Emprunts temporaires

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 10 000 000 \$, portant intérêt au taux de base de 2,70 % (3 % en 2014) 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 2,70 % (3 % en 2014).

Les emprunts temporaires ne sont pas utilisés au 31 décembre 2015 (le solde est de 2 850 000 \$ au 31 décembre 2014).

## 7. Crédoeurs et charges à payer

	2015	2014
	\$	\$
Fournisseurs	4 736 413	3 575 703
Salaires et avantages sociaux	14 807 813	13 151 572
Dépôts et retenues de garantie	738 532	724 521
Intérêts courus sur la dette à long terme	222 592	249 438
Subventions perçues en trop	480 491	368 692
	<b>20 985 841</b>	<b>18 069 926</b>

## 8. Revenus reportés

	2015	2014
	\$	\$
Transferts	-	1 701 382
Titres de transport	726 451	705 901
	<b>726 451</b>	<b>2 407 283</b>

## Notes complémentaires (suite)

au 31 décembre 2015

### 9. Dette à long terme

	2015	2014
	\$	\$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 1,25 % à 4,41 %, échéant de 2016 à 2023	72 097 300	68 848 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(345 811)	(301 480)
	<b>71 751 489</b>	<b>68 546 520</b>

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

	\$
2016	18 626 700
2017	15 804 700
2018	16 059 700
2019	10 877 700
2020	9 530 300
2021 et suivants	1 198 200

Le Réseau a émis des obligations envers un régime de retraite (PL54) pour un montant cumulatif de 4 988 300 \$ (5 789 000 \$ en 2014).

### 10. Avantages sociaux futurs

	2015	2014
	\$	\$
<i>Passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif des régimes à prestations déterminées capitalisés	(2 837 600)	(5 860 700)
Passif des régimes à prestations déterminées non capitalisés	(5 186 200)	(4 969 300)
	<b>(8 023 800)</b>	<b>(10 830 000)</b>
<i>Charge de l'exercice</i>		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	13 585 600	10 784 200
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	417 900	462 300
Régimes de retraite des élus municipaux	40 921	40 583
	<b>14 044 421</b>	<b>11 287 083</b>



---

## 10. 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 9,30 % à 14,40 % selon le groupe d'employés.

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées au 31 décembre 2013 pour quatre groupes d'employés et au 31 décembre 2014 pour le groupe des employés d'entretien.

### **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<sup>er</sup> 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 négociations débutant le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 2015.

## Notes complémentaires (suite)

au 31 décembre 2015

### 10. Avantages sociaux futurs (suite)

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

Faisant suite à la préparation des états financiers de 2014, une nouvelle évaluation actuarielle a été préparée relativement à l'application de la Loi pour un régime, soit le régime de retraite des employés d'entretien. Les résultats de l'année 2015 tiennent compte de l'effet des nouveaux résultats obtenus. L'ajustement apporté est présenté ci-dessous :

Modalité prévue à la Loi	Incidence sur le coût des services passés \$	Pertes actuarielles nettes constatées en contrepartie \$
Partage du déficit des participants actifs, au-delà de l'indexation automatique et de la prestation additionnelle (a)	944 800	(944 800)

(a) 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.

Les modalités de partage du service courant et du fonds de stabilisation n'ont pas d'incidence sur les résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2015. 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). Subséquemment à la fin d'exercice, le Réseau de transport de Longueuil a finalisé des ententes pour l'ensemble de ses régimes de retraite. Les modalités de ces ententes ne sont pas encore approuvées par la Régie des rentes du Québec. Ces ententes n'ont pas eu d'incidence sur les résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2015. L'effet débutera en 2016 étant donné la date de conclusion des ententes.

Les incidences du partage du déficit des participants retraités n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2015. Ce partage dépend notamment d'une décision future du Réseau et de la situation financière du régime en date du 31 décembre 2015. À la date de la mise au point définitive du rapport financier, aucune décision n'avait été prise à cet égard.



## 10. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2015	2014
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(5 860 700)	(11 832 200)
Charge de l'exercice	(13 585 600)	(10 784 200)
Cotisations versées par l'employeur	16 608 700	16 755 700
Passif à la fin de l'exercice	(2 837 600)	(5 860 700)
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation</i>		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	289 324 500	261 167 900
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(320 685 700)	(305 031 400)
	(31 361 200)	(43 863 500)
Pertes actuarielles non amorties	28 523 600	38 002 800
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(2 837 600)	(5 860 700)
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs</i>		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	289 324 500	261 167 900
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice (305 031 400)	(320 685 700)	
	(31 361 200)	(43 863 500)

## Notes complémentaires (suite)

au 31 décembre 2015

## 10. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2015	2014
	\$	\$
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	11 507 700	11 156 100
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	944 800	(18 216 200)
Cotisations salariales des employés	(4 283 000)	(4 037 000)
Amortissement des pertes actuarielles	3 878 700	2 012 500
Pertes actuarielles constatées (gains actuariels constatés) lors d'une modification de régime	(944 800)	18 216 200
Charge de l'exercice excluant les intérêts	11 103 400	9 131 600
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	18 835 800	15 670 400
Rendement espéré des actifs	(16 353 600)	(14 017 800)
Charge d'intérêts nette	2 482 200	1 652 600
	13 585 600	10 784 200
<i>Informations complémentaires</i>		
Rendement réel des actifs pour l'exercice	23 271 400	23 171 700
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(16 353 600)	(14 017 800)
Gain de l'exercice sur le rendement des actifs	6 917 800	9 153 900
Perte de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	(372 500)	(28 119 800)
Prestations versées au cours de l'exercice	(16 006 500)	14 493 900
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	290 488 300	271 946 600
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau	4 988 300	5 789 000
Valeur des obligations implicites comprises dans la valeur des obligations	1 232 600	408 900
DMERCA	13	13
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation	6,20 %	6,00 %
Taux de rendement prévu à long terme	6,20 %	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	CPM14_Publ CPM-B



## 10. Avantages sociaux futurs (suite)

### Régimes non capitalisés d'avantages sociaux futurs à prestations déterminées

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

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

	2015	2014
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(4 969 300)	(4 806 200)
Charge de l'exercice	(417 900)	(462 300)
Prestations ou primes versées par l'employeur	201 000	299 200
Passif à la fin de l'exercice	(5 186 200)	(4 969 300)
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation</i>		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(6 179 500)	(5 575 700)
Pertes actuarielles non amorties	993 300	606 400
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(5 186 200)	(4 969 300)

## Notes complémentaires (suite)

au 31 décembre 2015

### 10. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2015	2014
	\$	\$
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	113 300	125 300
Amortissement des pertes actuarielles	98 900	122 300
Charge de l'exercice excluant les intérêts	212 200	247 600
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	205 700	214 700
	<b>417 900</b>	<b>462 300</b>
<i>Informations complémentaires</i>		
(Perte) gain de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	(485 800)	257 300
DMERCA	12	12
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle à la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation	3,75 %	3,75 %
Taux de croissance des salaires	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %
Table de mortalité	CPM14_Publ CPM-B	CPM14_Publ CPM-B

#### 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 2015, aucune cotisation des employés et de l'employeur n'a été effectuée puisque le régime a pris fin au 1<sup>er</sup> janvier 2010.



## 10. 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 aux 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.

	2015	2014
	\$	\$
Cotisations des élus au RREM	11 959	12 040
<i>Charge de l'exercice</i>		
Contributions de l'employeur au RREM	40 921	40 583

**Notes complémentaires (suite)**

au 31 décembre 2015

**11. Immobilisations**

	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Bâtiments	102 886 602	1 515 431	-	104 402 033
Véhicules	224 972 266	32 063 797	13 245 141	243 790 922
Ameublement et équipement de bureau	30 632 121	1 861 061	18 228	32 474 954
Machinerie, outillage et équipement divers	3 289 939	190 950	187 795	3 293 094
Asphaltage	708 673	-	-	708 673
Terrains	3 648 255	-	-	3 648 255
	366 137 856	35 631 239	13 451 164	388 317 931
Immobilisations en cours	2 853 824	1 139 234	-	3 993 058
	368 991 680	36 770 473	13 451 164	392 310 989
Amortissement cumulé				
Bâtiments	47 745 502	2 573 520	-	50 319 022
Véhicules	116 351 766	13 046 399	12 563 911	116 834 254
Ameublement et équipement de bureau	23 757 861	2 766 740	18 228	26 506 373
Machinerie, outillage et équipement	2 659 735	94 256	187 794	2 566 197
Asphaltage	43 762	47 245	-	91 007
	190 558 626	18 528 160	12 769 933	196 316 853
Valeur comptable nette	178 433 054	18 242 313	681 231	195 994 136

**12. Autres actifs non financiers**

	2015	2014
	\$	\$
Frais payés d'avance	392 967	366 897
Dépôts sur achats d'autobus	3 367 951	9 531 340
	3 760 918	9 898 237



### 13. Excédent accumulé

	2015	2014
	\$	\$
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté	267 919	(39 407)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	11 765 980	13 359 083
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(17 040 804)	(14 851 549)
Financement des investissements en cours	5 192 238	7 059 977
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	133 476 878	119 847 082
	<b>133 662 211</b>	<b>125 375 186</b>

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

	2015	2014
	\$	\$
Débiteurs	11 365 235	(5 121 473)
Créditeurs et charges à payer	2 915 915	(3 967 661)
Revenus reportés	(1 680 832)	1 723 446
Passif au titre des avantages sociaux futurs	(2 806 200)	(5 808 400)
Stocks	(246 062)	(84 111)
Autres actifs non financiers	6 137 319	(5 438 635)
	<b>15 685 375</b>	<b>(18 696 834)</b>

### 15. Obligations contractuelles

Le Réseau s'est engagé en vertu de divers contrats de déneigement, d'entretien, de location de locaux et de véhicules, échéant jusqu'en 2020, à verser une somme totale de 41 006 890 \$. Les versements des cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2016	28 747 124
2017	8 869 474
2018	2 743 973
2019	470 187
2020	176 132

De plus, le Réseau s'est engagé à faire l'acquisition de 52 autobus hybrides pour les années 2016 à 2018 pour un montant total de 46 400 000 \$. Les versements à effectuer pour les prochains exercices sont les suivants :

	\$
2016	12 500 000
2017	13 500 000
2018	20 400 000

## Notes complémentaires (suite)

au 31 décembre 2015

### 16. Éventualités

#### Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'auto-assurer les risques d'accidents routiers de ses véhicules. Dans le but de se conformer aux exigences de la Section V du règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*, le Réseau a créé une réserve dont le solde est de 1 178 479 \$ au 31 décembre 2015 (1 167 778 \$ au 31 décembre 2014).

### 17. Opérations entre apparentés

Le Réseau a conclu des opérations financières avec l'agglomération de Longueuil, laquelle exerce un certain contrôle sur les affaires de ce dernier, dont l'approbation de son budget annuel et de ses règlements d'emprunt. De plus, le Réseau fait partie du périmètre comptable de l'agglomération de Longueuil. Les opérations ont été comptabilisées à la valeur d'échange et sont les suivantes :

	2015	2014
	\$	\$
Revenus		
Quote-part	73 610 600	71 466 600
Services rendus	2 241 849	2 462 407
Charges		
Administration générale	5 380 620	5 011 938
Transport	4 714 393	4 160 644

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

### 18. Instruments financiers dérivés

Le Réseau conclut périodiquement des contrats d'achat à terme basés sur les indices « Heating Oil - NYMEX » et « WTI-NYMEX » avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie de la fluctuation du prix du carburant. Le Réseau n'a pas recours à des instruments financiers dérivés à des fins spéculatives. Les gains et pertes réalisés qui y sont reliés sont constatés à l'état des résultats en contrepartie de la charge sur le carburant. Une perte de 2 011 468 \$ a été constatée au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2015 (gain de 588 275 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2014).

Au 31 décembre 2015, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2016 à 2017 pour une quantité totale de référence de 7 125 000 litres dont la valeur de marché négative est de 688 533 \$ (au 31 décembre 2014, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant pour une quantité totale de référence de 20 250 000 litres dont la valeur au marché est de 448 491 \$ de 2015 à 2017).

La valeur au marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière, ce qui est conforme aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

### 19. Chiffres de l'exercice précédent

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



## Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre 2015

Annexe A

	Budget	Réalizations	
	\$	2015	2014
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	(10 617 703)	8 287 025	3 581 094
Moins : revenus d'investissement	-	(19 125 806)	(7 758 910)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(10 617 703)	(10 838 781)	(4 177 816)
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<i>Immobilisations</i>			
Amortissement	19 025 000	18 528 160	18 923 212
Produit de cession	-	60 231	1 265
Perte à la cession	-	621 000	14 239
	19 025 000	19 209 391	18 938 716
<i>Financement</i>			
Remboursement de la dette à long terme	(10 207 000)	(10 351 715)	(9 130 873)
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	(651 497)	(361 986)	(220 464)
Excédent accumulé			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 070 000	461 161	554 735
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	1 381 200	2 189 256	(5 679 258)
	1 799 703	2 288 431	(5 344 987)
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	307 326	285 040

**Excédent d'investissement à des fins fiscales**

Exercice terminé le 31 décembre 2015

Annexe B

	Budget	Réalizations	
		2015	2014
	\$	\$	\$
Revenus d'investissement	-	19 125 806	7 758 910
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<i>Immobilisations</i>			
Acquisitions	(651 497)	(36 770 473)	(12 868 118)
<i>Financement</i>			
Financement à long terme des activités d'investissement	-	14 283 000	10 147 000
<i>Affectations</i>			
Activités de fonctionnement	651 497	361 986	220 464
Excédent accumulé			
Réserves financières et fonds réservés	-	1 131 942	663 974
	<b>651 497</b>	<b>1 493 928</b>	<b>884 438</b>
(Déficit) excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(1 867 739)	5 922 230

