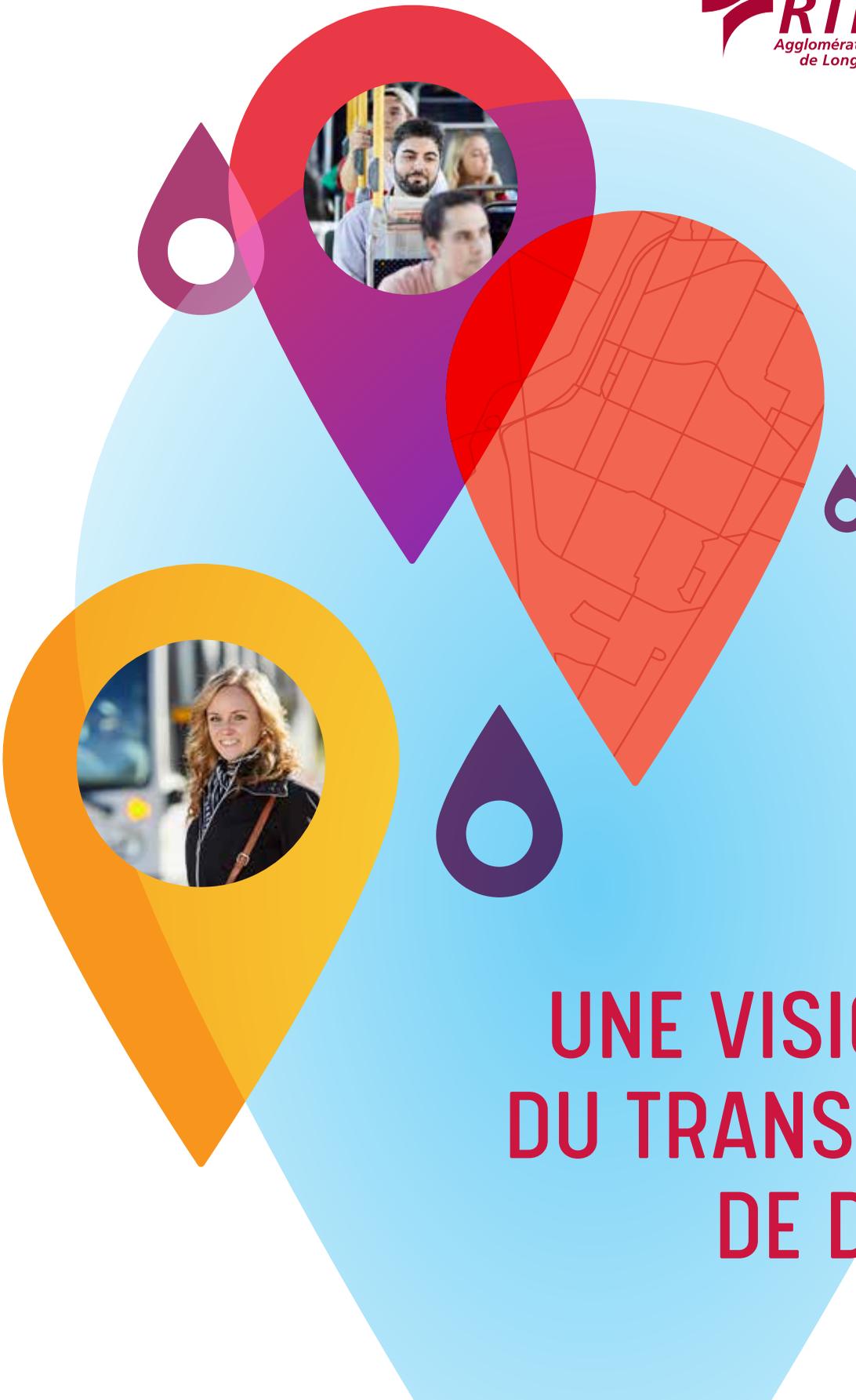


2
0
1
8

Rapport
annuel



**UNE VISION
DU TRANSPORT
DE DEMAIN**

TABLe DES MATIÈRES

1	MOT DE LA DIRECTION	04
2	FAITS SAILLANTS	06
3	CONSEIL D'ADMINISTRATION	08
	COMITÉ DE DIRECTION	09
4	SURVOL DU TERRITOIRE	11
5	OFFRE DE SERVICE	12
6	NOS PRIORITÉS 2018	
	Vision 2025 du transport en commun	14
	Déployer des solutions de transport collectif en réponse aux enjeux de mobilité sur le territoire	15
	Implanter des outils d'information clientèle performants pour améliorer l'expérience client	20
	Le RTL ancré dans sa communauté	22
	Moderniser, transformer, innover	24
7	DÉMARCHE ÉCOLOGIQUE	26
8	NOTRE PIERRE D'ASSISE : NOS EMPLOYÉS	27
9	RAYONNEMENT DU RTL	29
10	RAPPORTS FINANCIERS	
	Résultats financiers	31
	États financiers	33
	Notes complémentaires	45
	Annexes	59



NOTRE VISION

Le RTL est le principal acteur de la mobilité des personnes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil.

Il fait partie intégrante de la vie des personnes et de la communauté en apportant des solutions efficaces, novatrices et adaptées aux besoins de déplacement des personnes dans le contexte social, économique et environnemental changeant des dix prochaines années.



NOTRE MISSION

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

NOS VALEURS

RESPECT

OUVERTURE D'ESPRIT

INTÉGRITÉ

ENGAGEMENT

MOT DE LA DIRECTION

Plus que jamais, le transport collectif est au cœur des préoccupations et l'année 2018 nous l'a encore démontré.

En 2017, les investissements importants des gouvernements provincial et fédéral ont permis d'amorcer des travaux pour développer et moderniser certaines de nos infrastructures et d'offrir une expérience client améliorée.

Ainsi, nos équipes d'entretien ont travaillé de concert avec celles des technologies de l'information et systèmes de transport intelligents pour installer l'équipement nécessaire à la géolocalisation de tous nos véhicules et pour déployer Chrono dans l'ensemble de notre réseau. Depuis décembre 2018, les clients peuvent voir nos autobus, en temps réel, sur cette application de même que sur d'autres applications comme Google Maps et Transit. Ce travail de longue haleine permettra de déployer, à l'été 2019, les prévisions du temps de passage des autobus et d'amorcer l'installation d'équipements de préavis visuel et sonore des prochains arrêts, deux éléments à forte valeur ajoutée pour l'ensemble de notre clientèle.

Au printemps 2018, les élus de l'agglomération de Longueuil ont mandaté le RTL pour préparer et dévoiler une vision commune du transport en commun. Lancée en août, dans notre centre d'exploitation du Vieux-Longueuil, la Vision transport en commun 2025 a réuni les maires des cinq municipalités et le RTL autour d'un objectif commun : faire du Réseau express métropolitain (REM) un succès. D'ailleurs, l'arrivée du REM est une occasion unique pour effectuer une révision majeure de notre réseau d'autobus. En collaboration avec Saint-Bruno-de-Montarville, nous avons organisé une première séance de consultation publique qui permet à notre équipe de planification de mieux comprendre les besoins de mobilité des citoyens. Les consultations publiques se poursuivront en 2019 à Brossard, Boucherville, Longueuil et Saint-Lambert.



Pierre Brodeur

Pierre Brodeur

président du conseil
d'administration
et maire de la Ville
de Saint-Lambert

« L'arrivée du REM est une occasion unique de revoir notre réseau, qui n'a pas fait l'objet de révision majeure depuis plus de 25 ans. Nous voulons mieux comprendre les besoins de mobilité de nos citoyens et mettre ces besoins au cœur du développement d'un réseau amélioré. »

La politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, adoptée en 2018, a établi de nouvelles balises pour l'acquisition d'autobus par toutes les sociétés de transport du Québec. Dès 2025, le gouvernement, à moins d'exception, subventionnera exclusivement l'achat d'autobus électriques. Nous avons donc amorcé le travail de réflexion, d'analyse et d'évaluation des étapes nécessaires à l'électrification de nos installations pour accueillir des autobus électriques dans le cadre du renouvellement graduel de la flotte.

« Je voudrais remercier l'ensemble du personnel, ainsi que les administrateurs, pour leur précieuse collaboration dans le développement du transport en commun dans l'agglomération de Longueuil. »

Pierre Brodeur

En 2018, nous avons établi un record d'achalandage avec une augmentation de 2,8 % pour le réseau régulier et de 9,5 % pour le transport adapté. De plus, pour la première fois depuis plusieurs années, nous avons adopté un budget qui comprend une somme additionnelle d'un million de dollars pour améliorer le service. Nos clients pourront bénéficier des retombées de cet investissement dès l'automne 2019.

Les membres de notre conseil d'administration, qui a été presque entièrement renouvelé en 2017, ont développé une synergie et une complémentarité uniques. Tous ont clairement démontré qu'ils ont à cœur le transport en commun et veulent en faire un succès.

Les changements apportés à la direction en 2017 ont porté fruits. Le travail d'équipe des différentes directions est de plus en plus présent au sein de l'organisation. Cette étroite collaboration est plus importante que jamais dans un contexte où les projets se bousculent et doivent être menés à terme. Le départ d'un directeur a mené à l'abolition de la Direction gestion du portefeuille de projets, et cette équipe a intégré la Direction stratégies et expérience client. De plus, en 2018, le comité de direction du RTL a atteint la parité avec l'arrivée de la directrice, Communications et affaires publiques.

Au chapitre des relations de travail, nous avons conclu des ententes d'une durée de cinq ans avec nos chauffeurs et nos employés de bureau, terminant ainsi toutes les négociations de conventions collectives qui étaient en cours.

Notre Direction ressources humaines a été particulièrement sollicitée par la multiplication des projets et les mouvements de personnel. L'équipe de dotation a procédé à l'embauche



Michel Veilleux
—
directeur général

« La rétention et le recrutement des employés seront au cœur de nos préoccupations au cours des prochaines années. Dans un contexte de plein emploi et de compétitivité accrue, la pénurie de main-d'œuvre spécialisée nous frappe de plein fouet. Nous devons faire des efforts supplémentaires pour retenir nos employés et en recruter de nouveaux. »

de 165 employés au cours de l'année. Avec de nombreux départs à la retraite prévus au cours des prochaines années et la pénurie de main-d'œuvre spécialisée à laquelle nous nous heurtons, nous devons redoubler d'efforts pour relever le défi de recrutement.

L'année 2018 a été bien remplie au RTL. Grâce à la mobilisation des quelque 1 200 employés qui ont à cœur notre développement et notre modernisation, nous avons su relever les défis avec brio. Merci pour votre dévouement et votre contribution à l'atteinte de nos objectifs!



FAITS SAILLANTS

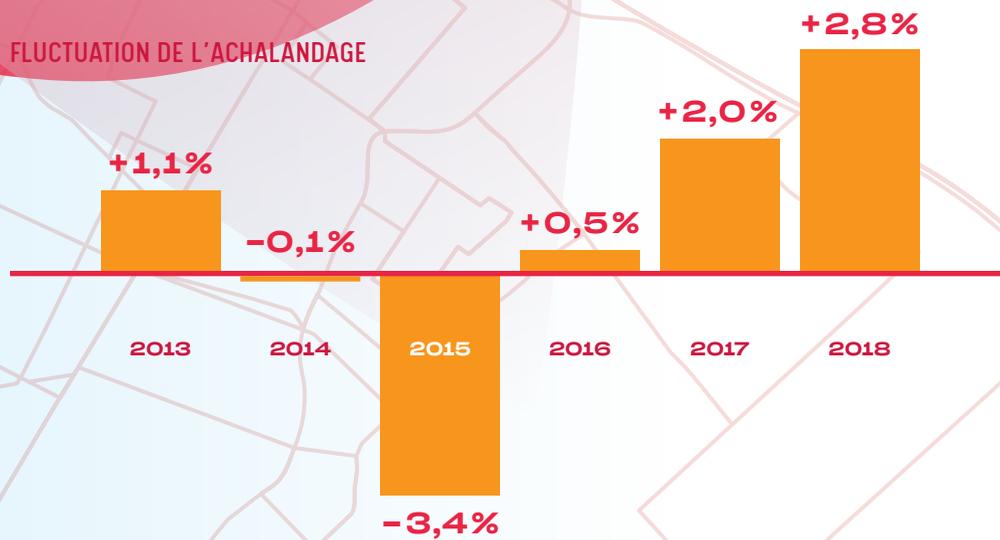
au 31 décembre 2018

ACHALANDAGE

En 2018, le RTL a connu une hausse marquée de l'achalandage avec une augmentation de plus de 2,8 % du nombre de déplacements, le niveau le plus haut de toute l'histoire du RTL. L'achalandage est en hausse pour une troisième année consécutive.

Indicateur qui mesure le niveau d'utilisation du réseau, la mesure de l'achalandage est complémentaire à d'autres indicateurs opérationnels pour dresser un portrait sur l'attractivité du service.

FLUCTUATION DE L'ACHALANDAGE



LE RÉSEAU

796 KM

étendue du réseau

85

lignes régulières

1

ligne métropolitaine

71

lignes scolaires intégrées

13

lignes de taxi collectif

LE PARC D'AUTOBUS

475

autobus en service

138

à propulsion hybride

13

articulés

324

réguliers

8,6 ans
âge moyen
des véhicules

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE - FLOTTE ACTIVE



LE NOMBRE D'EMPLOYÉS

1 164

employé(e)s

23%

femmes

77%

hommes

LE NOMBRE D'ARRÊTS DU RTL

3 383

arrêts

704

avec un abibus

2 679

réguliers

1 Inclut les correspondances

CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Membres du
conseil d'administration**
au 31 décembre 2018



Pierre Brodeur

président et
maire de la Ville de
Saint-Lambert



Isabelle Bérubé

conseillère de la
Ville de Saint-Bruno-
de-Montarville



**Jean-François
Boivin**

conseiller de la
Ville de Longueuil



Nancy Decelles

représentante
des usagers du
transport adapté



Monique Gagné

conseillère de la
Ville de Brossard



Michel Lanctôt

conseiller de la
Ville de Longueuil



Jacques Lemire

conseiller de la
Ville de Longueuil



Robert Myles

conseiller de la
Ville de Longueuil



Jacques E. Poitras

conseiller de la
Ville de Longueuil



Magalie Queval

conseillère de la
Ville de Boucherville



**Jérôme
Savaria-Carrière**

représentant des usagers
du transport en commun



Tommy Théberge

Vice-président et
conseiller de la
Ville de Longueuil

COMITÉ DE DIRECTION

au 31 décembre 2018



Michel Veilleux

directeur général



Sylvain Gonthier

directeur principal
Opérations



Martine Alie

directrice
Ressources humaines



Natacha Bouvier

directrice
Technologies de l'information
et systèmes de transport
intelligents



Laurent Chevrot

directeur
Stratégies et
expérience client



Carole Cousineau

secrétaire corporative
et conseillère juridique



Lucie Frenière

directrice
Communications
et affaires publiques



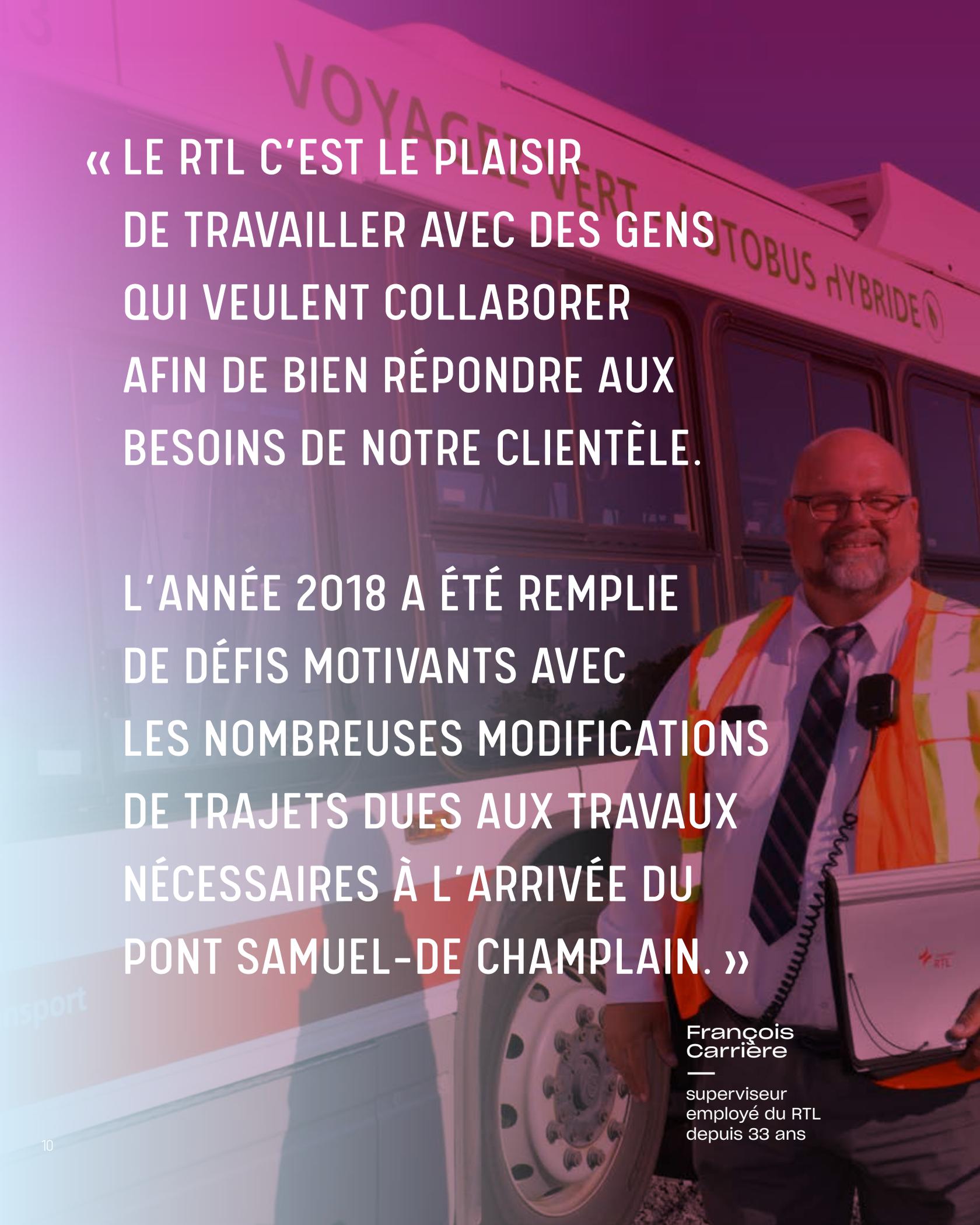
Daniel Jean

directeur
Finances et trésorerie



Nicolas Tanguay

directeur
Planification et
développement du transport



« LE RTL C'EST LE PLAISIR
DE TRAVAILLER AVEC DES GENS
QUI VEULENT COLLABORER
AFIN DE BIEN RÉPONDRE AUX
BESOINS DE NOTRE CLIENTÈLE.

L'ANNÉE 2018 A ÉTÉ REMPLIE
DE DÉFIS MOTIVANTS AVEC
LES NOMBREUSES MODIFICATIONS
DE TRAJETS DUES AUX TRAVAUX
NÉCESSAIRES À L'ARRIVÉE DU
PONT SAMUEL-DE CHAMPLAIN. »

François
Carrière

—
superviseur
employé du RTL
depuis 33 ans

SURVOL DU TERRITOIRE



POPULATION¹

Boucherville

42 368 9,9%

Brossard

88 370 20,7%

Longueuil

246 406 57,7%

Saint-Bruno-de-Montarville

26 727 6,4%

Saint-Lambert

22 508 5,3%

SUPERFICIE² (en km²)

Boucherville

81 26%

Brossard

52 17%

Longueuil

123 40%

Saint-Bruno-de-Montarville

43 14%

Saint-Lambert

10 3%

¹ Gazette officielle du Québec au 26 décembre 2018

² Agglomération de Longueuil

OFFRE DE SERVICE

Transport régulier

	Heures annuelles	Kilomètres annuels
Lignes régulières	916 012	20 587 841
Lignes scolaires intégrées	31 946	591 252
Taxi collectif	35 182	800 608
Ligne métropolitaine	44 658	1 265 690
TOTAL	1 027 798	23 245 391

Plusieurs améliorations de service ont été apportées au cours de l'année dans le but d'optimiser notre offre et de mieux répondre aux besoins de la clientèle :

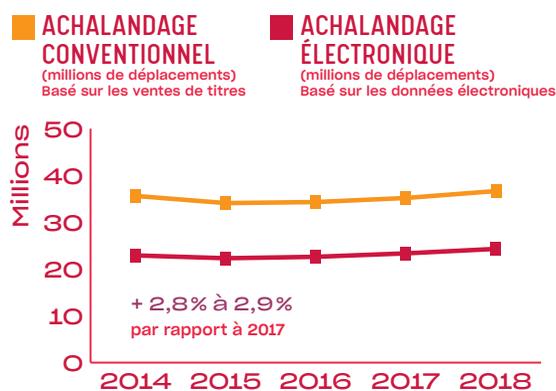
- Augmentation de la fréquence de service sur les lignes 5, 8, 13, 14, 15, 25, 77, 85, 90, 144 et 417;
- Ajout de deux nouvelles lignes régulières, la ligne 22 et la ligne 161;
- Amélioration de la desserte du taxi collectif T90;
- Ajustement des temps de parcours afin d'optimiser le service;
- Modifications à l'horaire de certaines lignes se rendant et sortant du terminus Panama en raison des travaux à l'intérieur et aux abords du terminus.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

	2018	2017
Taux de ponctualité du service	85,8 %	83,9 %
Taux de disponibilité des véhicules	99,8 %	99,8 %
Service commercial (heures)	706 423	688 967
Plaintes clients par 100 000 déplacements	9,1	8,6

En 2018, dans un souci d'harmoniser ses pratiques à l'échelle du Québec et éventuellement à celles du Canada, le RTL a travaillé avec l'ensemble des sociétés de transport du Québec sur une nouvelle méthode de calcul de son achalandage fondée sur les données générées par les cartes à puce du système OPUS. Cette nouvelle méthode, appelée « calcul de l'achalandage électronique » complètera l'ancienne méthode de calcul qui était basée sur les ventes de titres et une estimation de l'utilisation moyenne des titres de transport.

La hausse de l'achalandage sur le réseau se confirme depuis plusieurs années, que ce soit avec le calcul conventionnel (+2,8%) ou le calcul de l'achalandage électronique (+2,9%). L'année 2018 est une année record pour le RTL.





Transport adapté

En 2018, nous avons dépassé le nombre de 400 000 déplacements annuels pour la première fois de notre histoire, soit une augmentation de 9,5% par rapport à 2017. Cette hausse est due, notamment, à notre collaboration avec le Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie (CISSME) pour le transport de leur clientèle, dont les déplacements sont acceptés par le programme du Ministère des Transports du Québec (MTQ).

Le taux de réponse du centre de réservation a été de 90,4%, malgré une hausse de 11,3% du nombre d'appels. Le nombre de plaintes est équivalent à l'année précédente dans un contexte de hausse importante de l'achalandage, la qualité du service étant une priorité.

	2018	2017
Déplacements en minibus	83 493	80 892
Déplacements en taxi adapté	70 399	68 333
Déplacements en taxi régulier	254 412	223 668
TOTAL	408 304	372 893



INDICATEURS DE PERFORMANCE

	2018	2017	Variation
Plaintes clients par 10 000 déplacements	12	12	0 %
Heures de service par minibus	33 592	34 085	-1,45 %
Nombre de minibus en période de pointe	13	13	0 %
Nombre de taxis disponibles en période de pointe	315	315	0 %

NOS PRIORITÉS

Vision du transport de demain

2025

VISION 2025 DU TRANSPORT EN COMMUN

Le RTL a accompagné les cinq villes de l'agglomération de Longueuil dans l'annonce de leur vision partagée du transport en commun. Portée d'une seule voie, cette vision propose des projets structurants ayant pour but d'offrir des services adaptés à la réalité des citoyens et des entreprises.

- **FAIRE DU REM UN SUCCÈS** Assurer l'accès aux nouvelles stations par des voies réservées multimodales et le déploiement de services de transport en commun pour s'y rendre.
- **PROLONGEMENT DE LA LIGNE JAUNE** Faciliter les déplacements à l'est de l'agglomération, permettant ainsi aux usagers de gagner du temps grâce à ce projet attendu depuis plus de 50 ans.
- **TRAMWAY SUR TASCHEREAU** Lier l'est et l'ouest de l'agglomération par un tramway à haute fréquence qui s'intégrera parfaitement au REM et au réseau de métro, et qui contribuera à revitaliser le boulevard Taschereau.
- **RÉSEAU RAPIDE D'AGGLOMÉRATION ET CORRIDORS EXPRESS** Améliorer la fluidité des transports à l'intérieur de l'agglomération et avec la couronne sud grâce à des voies réservées, des feux intelligents et des stationnements incitatifs.
- **ÉLECTRIFICATION** Doter l'agglomération d'autobus entièrement électriques et d'installations pour la recharge et l'entretien.



Les cinq maires de l'agglomération de Longueuil (M. Absi remplaçant M. Martel) et le directeur général du RTL à la présentation de la Vision 2025 du transport en commun.



Une vision claire et ambitieuse.

Cette vision du transport en commun est cohérente, simplifiée et durable :

- **COHÉRENTE** Planification de projets structurants qui favorisent le maillage avec le réseau existant et les projets en cours de développement.
- **SIMPLIFIÉE** Nouveaux outils de planification et d'information en temps réel pour faciliter les déplacements : transport à la demande dans certains secteurs, informations en temps réel, annonces vocales à bord, statut des stationnements incitatifs, etc.
- **DURABLE** Flotte de véhicules hybrides ou entièrement électriques, véhicules de petite taille dans certains secteurs, panneaux horaires en temps réel à énergie solaire, voies réservées, etc.

DÉPLOYER DES SOLUTIONS DE TRANSPORT COLLECTIF EN RÉPONSE AUX ENJEUX DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

Révision du réseau : première consultation publique

L'arrivée du REM dans les prochaines années et la croissance économique, urbaine et démographique que connaît le territoire de l'agglomération de Longueuil viennent bouleverser les comportements de mobilité des citoyens et modifier leurs besoins et attentes envers les services. Le RTL a donc entrepris une révision majeure de son réseau.

Dans le but de comprendre et connaître les besoins de nos clients, et plus largement des citoyens en matière de mobilité et de transport collectif, nous avons tenu une première consultation publique à l'automne 2018 en collaboration avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville.

Lors de cette consultation, nous avons d'abord rencontré les comités consultatifs de la Ville, puis les citoyens et les partenaires. Nous avons également réalisé un sondage. Au total, près de 260 personnes ont participé à la consultation en ligne ou en personne. Les résultats de ces travaux seront intégrés à la démarche de révision du réseau; d'autres consultations sont prévues sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Longueuil en 2019.



Par cette entente, nous sommes désormais responsables de la gestion des terminus Longueuil et Panama et des stationnements incitatifs Chevrier, De Montarville, Panama et Seigneurial. À cela s'ajoute la gestion de plusieurs voies réservées : autoroute 20, bretelle Chevrier, bretelle Taschereau, Lafayette/accès terminus Longueuil, Lapinière, Auguste/Taschereau, pont Victoria/Des Irlandais, Riverside, Saint-Charles et Taschereau.

Des projets d'envergure

Nouvelle gestion d'équipements métropolitains

En février 2018, le RTL s'est vu confier la gestion de divers équipements métropolitains sur le territoire de l'agglomération de Longueuil. Ce mandat fait suite à une entente conclue avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).



Une nouvelle direction

Notre nouveau mandat est de gérer les contrats d'entretien, de sécurité et d'opérations de ces équipements, de même que les communications et le service à la clientèle associés. De manière à honorer ces obligations, nous avons créé la Direction bâtiments et actifs métropolitains et trois postes, soient celui de chef d'entretien des actifs réseaux et métropolitains, de coordonnateur, entretien des actifs métropolitains et de coordonnateur, sécurité des installations.

Le transfert de ces actifs s'effectue dans le cadre des nouvelles règles de gouvernance régissant les organismes de transport en commun de la région métropolitaine et est à coût nul pour le RTL.

Deux nouvelles lignes

En avril, deux nouvelles lignes ont été ajoutées à notre réseau, améliorant ainsi la desserte de la gare Longueuil-Saint-Hubert et l'accès au terminus Longueuil à partir de Boucherville.

La nouvelle ligne 22, qui part de la rue Joyal, à Longueuil, et dessert les boulevards Jacques-Cartier, Béliveau, Roberval et Vauquelin, fait route jusqu'au chemin Chambly pour finalement s'arrêter près de la gare Longueuil-Saint-Hubert. La ligne 161 entame son voyage au stationnement incitatif De Mortagne et emprunte les boulevards Jacques-Cartier et Roland-Therrien pour accéder au terminus Longueuil par la route 132 et la bretelle 132/134. Ainsi, les clientèles de Boucherville et de Longueuil disposent non seulement d'un nouveau lien vers le métro, mais aussi vers le Cégep Édouard-Montpetit.

Améliorer la circulation

Nos derniers ajouts de lignes remontaient à août 2014. Cette récente amélioration du service a pour but de pallier les problèmes de congestion actuels et futurs aux abords de la gare Longueuil-Saint-Hubert, du secteur de la route 132 et de l'autoroute 20 avec les travaux du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Ces ajouts ont été rendus possibles grâce à la contribution financière du MTQ dans le cadre des mesures d'atténuation de Mobilité Montréal.

Stationnements incitatifs à Boucherville

Les travaux d'aménagement du nouveau stationnement incitatif De Montarville adjacent à la route 132 ont débuté en 2018. Situé sur le boulevard De Montarville, il comptera 231 places dès l'été 2019. Érigé sur un terrain du MTQ, ce nouvel espace permettra de désengorger le stationnement existant de l'autre côté de la route 132, qui a atteint sa capacité maximale d'occupation.

La clientèle de la Ville de Boucherville verra également l'aménagement permanent d'un autre stationnement incitatif, celui de la rue Ampère. La première phase des travaux, qui devrait commencer dès l'automne 2019, permettra d'aménager 126 places de stationnement et d'autres places devraient y être ajoutées lors d'une phase ultérieure dans le cadre des travaux du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Un réseau accessible

L'accessibilité universelle est une des priorités du RTL. La Vision 2025 du transport en commun de l'agglomération de Longueuil s'engage d'ailleurs à ce que tous les nouveaux projets soient entièrement accessibles. Nous travaillons donc à rendre notre réseau accessible à tous nos clients, incluant ceux ayant une limitation physique permanente ou temporaire ainsi que ceux voyageant avec des enfants, une poussette, un chien-guide ou des bagages.

Les autobus du RTL sont munis de planchers surbaissés et disposent également d'un aménagement intérieur adapté à la clientèle en fauteuil roulant ou avec une aide à la mobilité motorisée (AMM). De plus, nous travaillons conjointement avec les autorités municipales et les milieux associatifs afin de cibler des aménagements extérieurs adéquats au déploiement de lignes accessibles (arrêts, trottoirs, mobilier urbain).

Nous avons d'ailleurs concentré nos efforts en 2018 à l'analyse de notre réseau en vue de l'implantation de nouvelles lignes accessibles. Nous avons annoncé, à la fin de l'année, que sept lignes le deviendront en 2019, soit les lignes 3, 10, 17, 21, 39, 41 et 43. Elles s'ajouteront aux neuf lignes déjà accessibles sur notre réseau.

RTL Compagnon : un projet-pilote pour réduire les obstacles d'accessibilité

Destiné aux étudiants au cheminement particulier du niveau secondaire, « RTL Compagnon » est un projet-pilote qui permet de réduire les obstacles à l'accessibilité des personnes présentant des limitations cognitives variées. Cette technologie numérique permettra de guider les usagers qui se déplacent en transport collectif ou à pied. De plus, un centre de contrôle spécialisé lancera des alertes aux proches des utilisateurs ayant des limitations cognitives s'ils s'éloignent des trajets définis, ou en cas de problèmes ou d'urgence.

En 2018, les phases d'analyses des besoins, de recherches de fournisseur ainsi que d'échanges avec l'École secondaire Gérard-Filion ont été effectuées et les premiers essais pilotes devraient débuter en 2019.





Le service d'appel automatisé

Un nouveau système d'appel automatisé pour le transport adapté a été implanté au RTL en décembre 2018 : **CONTACT+**. Désormais, chaque client reçoit, à la suite de sa réservation, un appel automatisé la veille de son déplacement pour confirmer son horaire. Le jour même, un appel sera effectué si des modifications ont été apportées à son déplacement.

En plus de rassurer les clients quant à leurs réservations, ce service du transport adapté nous permet d'optimiser la gestion des déplacements et ainsi offrir un service plus efficace. Les premiers gains ont été obtenus dès le début de 2019 puisqu'une baisse de 17 % des annulations à la porte a été enregistrée lors des deux premiers mois de la mise en place du service.

L'appel de confirmation du déplacement est la première phase de **CONTACT+**. En effet, un nouveau service sera ajouté en 2019 : l'appel lors de l'arrivée imminente du véhicule. Encore là, la clientèle disposera d'une information précieuse et rassurante puisqu'elle obtiendra la confirmation que son transport est en route. Cette mise en place en deux temps vise à implanter ces changements en douceur pour la clientèle.

Projet pilote de micro-transit - RTL à la demande

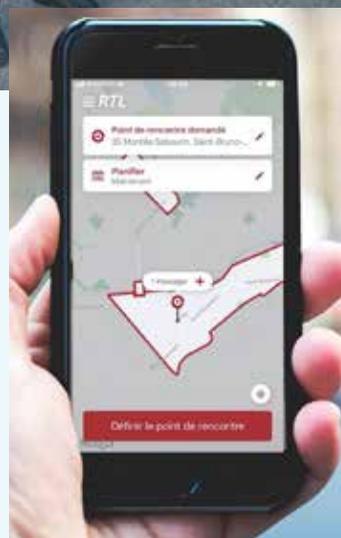
En novembre, en collaboration avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville et le réseau de transport exo, nous avons lancé le projet pilote de transport à la demande. À l'aide de l'application RTL à la demande, les clients de Saint-Bruno-de-Montarville résidant dans un secteur précis au sud de la route 116 ont désormais accès à un déplacement sur demande par taxi, au prix d'un transport en autobus régulier.

En semaine, aux heures de pointe, de 5 h 30 à 8 h 05 et de 16 h 10 à 18 h 40, des clients d'un même secteur peuvent commander et partager un taxi à proximité de chez eux, et se faire conduire au secteur Sabourin/Grand Boulevard, aux Gares de Saint-Basile-le-Grand et de Saint-Bruno, au stationnement incitatif Seigneurial ou au centre-ville de Saint-Bruno-de-Montarville. De plus, au cours du déplacement, d'autres personnes peuvent se joindre à la course. La tarification applicable demeure celle du service régulier en transport en commun du RTL.

Ce projet nous permet d'être le premier transporteur public au Québec à proposer un système de transport en commun dont les routes se créent de façon dynamique, en fonction de la demande, soit le micro-transit.



Le maire de Saint-Bruno-de-Montarville, M. Martin Murray.
Crédit : Robert Laflamme



IMPLANTER DES OUTILS D'INFORMATION CLIENTÈLE PERFORMANTS POUR AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT

Chrono : de grands avancements dans l'implantation du système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs

En 2018, le déploiement du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs Chrono a été complété. Désormais, tous les autobus du RTL peuvent être géolocalisés en temps réel. Ce système a eu plusieurs impacts positifs pour la clientèle et différents services.

Le centre de contrôle a révisé ses processus

Le centre de contrôle utilise désormais l'application Chrono comme outil de gestion du transport, soutenant les chauffeurs dans leur travail et optimisant la livraison de service. Les superviseurs ont ainsi une vue d'ensemble, en temps réel, des activités de nos véhicules sur la route et sont en mesure de réguler les départs et d'émettre des alertes opérationnelles.

Autre nouveauté en 2018, les superviseurs aux terminus sont équipés de tablettes électroniques. Ces outils leur permettent de vérifier la conformité avec l'horaire, en temps réel, et donc de mieux coordonner avec le centre de contrôle les interventions à réaliser.

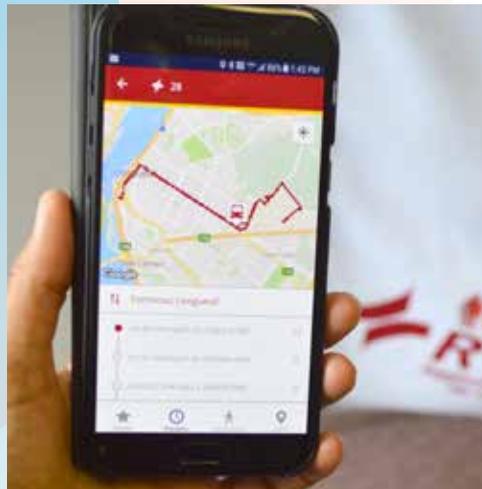


Le Centre de relation et d'information à la clientèle passe au temps réel

Chrono a également été adopté par le Centre de relation et d'information à la clientèle. Les agents peuvent visualiser directement l'état du réseau et ainsi répondre plus efficacement et plus rapidement aux clients. En 2018, les agents ont reçu près de 97 000 appels et ont traité quelque 3 600 événements clients pour l'ensemble des services offerts au RTL, incluant des plaintes, des demandes de service et des commentaires.

Le carnet de projets d'outils à la clientèle est bien garni pour 2019 alors que l'équipe du RTL, en collaboration avec exo, travaillera à développer l'information voyageurs. Des avancées sont prévues pour :

- ▶ L'affichage des prochains passages en temps réel;
- ▶ L'affichage du prochain arrêt dans les autobus;
- ▶ L'affichage des heures de prochains passages à certains arrêts sur le territoire;
- ▶ La mise en place du centre de messages permettant les alertes personnalisées concernant les perturbations du réseau sur l'application mobile Chrono.



Les plateformes numériques

Les technologies numériques, et plus particulièrement les réseaux sociaux, transforment profondément notre façon d'interagir avec nos clients. Plusieurs moyens sont maintenant à notre disposition afin de partager directement et plus rapidement une information ponctuelle.

RÉSEAUX SOCIAUX

au 31 décembre 2018

		Nombre d'abonnés	Comparativement à 2017	Nombre de publications
	Facebook	6 091	+ 16 %	202
	Twitter info-réseau RTL_Info	4 921	+ 7 %	3322
	Twitter nouvelles RTL_Longueuil	2 074	+ 26 %	181
	LinkedIn	2 655	+ 26 %	129
	Infolettre	18 349	+91 %	10

SITE WEB

nombre de visites annuelles

2,5 millions

par type d'appareil

ordinateur

34,5%

mobile

56,1%

tablette

9,4%

LE RTL ANCRÉ DANS SA COMMUNAUTÉ

Partenaire des milieux culturels et caritatifs

Le RTL est un partenaire bien engagé dans la communauté. Il soutient de nombreux acteurs du milieu de la culture et plusieurs organismes caritatifs. Par ses partenariats, il favorise également le déplacement des citoyens de l'agglomération de Longueuil vers les grands événements tout au long de l'année. Près de trente partenariats ont été conclus en 2018.

Nouveau en 2018

- En partenariat avec Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée (PJCCI), le RTL a mis sur pied le projet pilote du VéloBus, à l'hiver 2018, pour tester une navette entre le terminus Longueuil et la station de métro Papineau pour les cyclistes ne pouvant emprunter la piste cyclable du pont Jacques-Cartier. S'il a été très apprécié par les cyclistes qui l'ont utilisé, PJCCI n'a pas souhaité renouveler le projet pilote en raison d'un achalandage insuffisant.

- Le RTL s'est joint au Festin culturel de Brossard et a agi à titre de transporteur de l'événement en 2018. Un service de navettes gratuites a permis aux festivaliers de se rendre au parc de la Sorbonne à partir de quatre emplacements. Dans le cadre du Sommet des arts et de la musique, le RTL a offert un service de navettes gratuites pour assister au grand concert en plein air de l'Orchestre symphonique de Longueuil entre le stationnement du Colisée Jean-Béliveau et le parc Michel-Chartrand.
- Un projet pilote a été lancé, en juillet 2018, afin de permettre aux cyclistes d'embarquer leurs vélos sur les lignes 1, 71, 81, 99 et 132 durant la période estivale les fins de semaine. Ces lignes desservent des destinations touristiques d'envergure comme le parc Michel-Chartrand et favorisent une cohabitation harmonieuse.



Pour un accès à des sites récréotouristiques

SkiBus

Soucieux d'accompagner nos clients dans leurs déplacements de loisirs, le RTL a développé, en 2017, le SkiBus. À la fin de 2018, nous avons annoncé que grâce au succès de ce projet pilote, qui a duré deux ans et relie le métro Longueuil à la station Ski Saint-Bruno les fins de semaine de la saison hivernale, le service deviendra une ligne régulière saisonnière et fera partie de l'offre du RTL.

Cette réalisation s'est faite en collaboration avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, Ski Saint-Bruno, la SEPAQ et Tourisme Montérégie

Bus des îles

Toujours dans le but de favoriser l'accès à des sites récréotouristiques et de loisirs, la navette du Bus des îles qui relie le métro Longueuil à la plage municipale de Longueuil et au parc national des Îles-de-Boucherville, a été en service pour une deuxième année. Offerte les fins de semaine de la saison estivale, du 23 juin au 3 septembre ainsi que les jours fériés, elle a connu une grande popularité.

Le Bus des îles sera à nouveau proposé pour la saison estivale 2019 en ligne régulière grâce à la collaboration de la Ville de Longueuil, de Tourisme Montérégie et la SEPAQ.



Les membres du conseil d'administration du RTL, les partenaires du Bus des îles et le directeur général du RTL.

MODERNISER, TRANSFORMER, INNOVER

Autobus climatisés

En 2018, notre flotte s'est enrichie de ses premiers autobus hybrides climatisés : au total, 51 véhicules de ce type ont été accueillis dans nos garages.

Ces acquisitions s'inscrivent dans le plan d'électrification de notre réseau et nos efforts de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. En effet, malgré l'ajout de la climatisation, ces autobus propulsés à la fois au diesel et à l'électricité consomment la même quantité de carburant qu'un véhicule hybride standard.

Notre objectif d'un parc constitué de bus hybrides se poursuit et se traduira dans les prochaines années par l'acquisition de ces véhicules climatisés, exclusivement.

Une nouvelle génération d'abribus

Le projet de réseau rapide d'agglomération (RRA) s'est poursuivi avec la réfection des infrastructures immobilières sur le boulevard Taschereau. Vingt et un abribus de nouvelle génération ont été aménagés et cinq arrêts ont été relocalisés afin d'optimiser le fonctionnement du futur RRA.

Parmi ces derniers, l'arrêt Taschereau / Auteuil qui est desservi par les lignes 34, 43, 54, 59, 77 et 177 a été déplacé de quelques mètres en amont, près du feu de circulation, afin de permettre un accès sécuritaire au Mail Champlain. De plus, un nouvel arrêt local a été créé à l'intersection des rues Taschereau et Lapinière.

À terme, le RRA inclura le service express d'autobus, des abribus de nouvelle génération et des mesures préférentielles, tels des voies réservées et des feux prioritaires pour les autobus. Le MTQ, les villes de Brossard et Longueuil, ainsi que la Commission scolaire Marie-Victorin et l'Hôpital Charles-Lemoyne sont partenaires pour assurer la bonne réalisation du projet.



Projet pilote de panneaux à affichage dynamique

En mai, nous avons équipé six abribus de l'agglomération d'une nouvelle technologie d'affichage dynamique des horaires des prochains passages d'autobus, alimenté par des panneaux solaires et un réseau sans fil.

Élaborés en collaboration avec la firme X-TELIA et le technopôle IVÉO, les panneaux à messages variables ont été installés dans six abribus situés : à Boucherville, aux intersections des boulevards De Montarville et de Mortagne, à Brossard, aux intersections des boulevards de Rome et Pelletier, à Longueuil, aux intersections du chemin de Chambly et du boulevard Des Ormeaux et sur le boulevard Marie-Victorin à proximité du centre administratif du RTL, à Saint-Bruno-de-Montarville, au stationnement des Promenades Saint-Bruno et à Saint-Lambert à l'intersection des rues Desaulniers et Victoria.

Du temps planifié au temps réel

De plus, grâce à l'application Chrono de géolocalisation de nos autobus en temps réel, les informations des affichages devraient, en 2019, être également en temps réel.

Ce projet est possible grâce à un investissement des gouvernements fédéral et provincial dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun. L'aide financière du ministère des Transports du Canada représente 50 % du projet, celle du MTQ, 40 % du projet et celle du RTL, 10 % du projet.

L'optimisation de nos pratiques d'entretien

Nous avons implanté, avec la participation de nos employés, la méthode 5S au sein de notre service d'entretien. Les ateliers dédiés en grande partie aux réparations mineures sur les autobus, mais parfois majeures, ont été réorganisés et accueillent désormais des outils et des pièces en libre-service.

Grâce à cette technique japonaise, qui vise l'amélioration continue des tâches, l'environnement de travail demeure propre et les pièces sont toujours disponibles en libre-service mais surtout, la qualité du travail des employés est optimisée. Le personnel peut également utiliser un ordinateur installé à proximité pour consulter les guides d'information et les réparations effectuées sur l'autobus qu'il entretient. Tous ces changements ont permis un gain de temps considérable dans l'exécution des tâches.

En raison du succès de la méthode 5S, d'autres espaces vont être aménagés au cours des prochaines années.



DÉMARCHE ÉCOLOGIQUE

Le développement durable est au cœur de notre ADN. Notre service public contribue chaque jour à protéger notre planète par le transport de milliers de personnes mais nous allons encore plus loin dans cette démarche en posant, jour après jour, des gestes écologiques au sein même de notre organisation. Voici quelques-unes de nos réalisations de 2018.

NOUS RECYCLONS

consommation de sacs
à déchet recyclables
par les chauffeurs

199 000

batteries de véhicules
récupérées et recyclées

517

Pneus recyclés

849

ferraille
au recyclage

59 480 kg

NOUS CHANGEONS NOS HABITUDES

Nous avons remplacé notre savon par du savon écologique.

Savon écologique
pour le lave-autobus

1 025 litres

Savon écologique pour laver
l'intérieur des autobus

615 litres

NOUS ENCOURAGEONS NOS EMPLOYÉS

Des bornes électriques sont à la disposition
de nos employés ayant des véhicules électriques.

	Heures d'utilisation	Nombre d'utilisations	Durée moyenne de recharge	Nombre d'usagers
2017	3 175	695	4 H 34	15
2018	5 457	1 219	4 H 28	21

NOTRE PIERRE D'ASSISE : NOS EMPLOYÉS

Profil de notre capital humain

au 31 décembre 2018
(employés réguliers)

PROFIL

au 31 décembre 2018
(employés permanents)

	Nombre	Femmes	Hommes
Employés de bureau	92	60 %	40 %
Chauffeurs	704	23 %	77 %
Employés d'entretien	255	6 %	94 %
Employés cadres	113	33 %	67 %
TOTAL	1164	23 %	77 %

moyenne
d'âge

46 ans

moyenne
d'années
de service

12 ans

nombre
d'embauches
en 2018

165

nombre
de départs
à la retraite

32

Pourcentage de
minorités visibles

15 %

Assurer le renouvellement des conventions collectives

Au cours de 2018, deux négociations se sont traduites par la signature de conventions collectives. Le RTL a conclu une convention collective avec le syndicat des employés de bureau d'une durée de cinq ans, qui prévoit des augmentations de salaire équivalentes à 10,75 % pour la période se terminant le 31 décembre 2020. Les employés de bureau bénéficieront d'un horaire de travail plus flexible, de même que d'autres mesures favorisant la conciliation travail-famille, répondant ainsi à deux préoccupations au cœur des négociations. Les parties ont également accepté des modalités spécifiques encadrant la dotation des postes à créer dans le cadre de projets subventionnés. Aussi, en juillet 2018, le RTL a signé la convention collective des chauffeurs, également d'une durée de cinq ans. La convention prévoit des augmentations salariales équivalentes à 11 % pour la période se terminant le 31 décembre 2021. La convention prévoit également un budget dédié à l'étude des temps de parcours dans le but d'assurer un meilleur service à notre clientèle.



Signature de la convention collective de nos chauffeurs par le directeur général, M. Michel Veilleux, la présidente du syndicat des chauffeurs, Mme Sylvie Champagne, et le président du conseil d'administration du RTL, M. Pierre Brodeur.

Attirer, retenir, mobiliser

Avec l'annonce d'une centaine de projets et des départs à la retraite, la Direction des ressources humaines a relevé le défi d'attirer des candidats de qualité dans un contexte de plein emploi. Des stratégies d'attraction de main d'œuvre ont été mises en place et de nouveaux slogans plus attrayants ont été créés.

« FAITES ROUTE AVEC NOUS »
« DONNER DE L'ÉLAN À VOTRE CARRIÈRE »

Il s'agit de magnifiques clins d'œil au domaine du transport.



La santé, le mieux-être et la sécurité du travail au cœur des préoccupations

Bien que tout au long de l'année différentes activités de prévention en matière de santé et sécurité du travail soient en place, la semaine de la santé a été particulièrement populaire. L'équipe du bureau de santé a, cette année, fait découvrir au personnel les bienfaits du yoga.

En 2017, le RTL s'est doté d'un plan de mesures d'urgence (PMU) qui s'est traduit, en 2018, par plus de 45 activités de formation. Il devenait essentiel de former le personnel afin de pouvoir améliorer les interventions lors de situations d'urgence.

Développer les compétences - une préoccupation

Dans une perspective de mobilisation, le RTL est soucieux de développer les compétences de ses employés afin de leur permettre d'atteindre leurs objectifs et d'être en mesure de répondre aux besoins futurs de l'entreprise.

C'est ainsi qu'en 2018, le RTL a investi 1,8 million de dollars en formations diverses, ce qui représente plus de 60 000 heures de formation.

Des politiques revisitées

Le RTL a revisité sa politique *Drogues et Alcool* ainsi que sa politique sur le *Harcèlement et la discrimination*. De plus, les nouvelles règles prescrites par la *Loi sur les normes du travail* ont été implantées.

RAYONNEMENT DU RTL

Le RTL s'est démarqué en 2018 en étant récompensé par différentes associations pour le service offert à ses clients et pour sa dernière campagne publicitaire.

Tout d'abord, le RTL est récipiendaire d'un prix reconnaissance de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) pour l'amélioration de son service à la clientèle. Le service a été bonifié, le temps d'attente réduit et de nouveaux outils ont été implantés grâce au système d'aide à l'information voyageurs Chrono.

Le RTL a également reçu le Prix Développement et amélioration des services de transport collectif au gala Prix Guy-Chartrand de l'organisme Trajectoire Québec. Le Bus des îles et le SkiBus, permettant tous deux de se rendre à des sites récréotouristiques, ont été récompensés. Ce prix est d'autant plus apprécié par l'organisation puisqu'il s'agit d'un prix décerné par la clientèle.

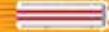
Finalement, la campagne publicitaire « De l'auto au bus » a remporté deux prix dans le cadre du Gala des Mérites du français de l'Office québécois de la langue française. Mettant en valeur les avantages du transport collectif, la campagne a été primée pour son utilisation astucieuse et originale de la langue française.



Mme Isabelle Bérubé, membre du conseil d'administration du RTL et conseillère municipale de Saint-Bruno-de-Montarville, a reçu la distinction aux côtés d'employés et de directeurs du RTL, de représentants de l'ARTM, de l'UTACQ, de Ski Saint-Bruno, de la Sépaq et de Tourisme Montérégie.



JE SUIS STATIONNÉ VRAIMENT LOIN D'ÊTRE COMPLIQUÉ

Passez de l'auto au bus 

RAPPORTS FINANCIERS

au 31 décembre 2018



RÉSULTATS FINANCIERS

En 2018, le Réseau de transport de Longueuil a enregistré un excédent de fonctionnement à des fins fiscales de 340 079 \$ pour des revenus de 164,0 M \$ et des dépenses de 163,7 M \$.

Revenus

		<u>en M \$</u>
99,7 %	Rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain	163,6 \$
0,6 %	Transferts	1,0 \$
(0,3) %	Autres revenus	(0,6) \$

Dépenses

66 %	Rémunération et charges sociales	107,7 \$
8 %	Frais financiers et affectations	12,6 \$
13 %	Biens non durables	22,0 \$
6 %	Transport	10,2 \$
7 %	Entretien, réparation et services	11,2 \$

Répartition des dépenses

Transport

Transport adapté	1,4 \$
Taxi collectif	8,8 \$

Biens non durables

Carburant	8,5 \$
Pièces et fournitures	10,9 \$
Services publics	2,6 \$

Entretien, réparation et services

Entretien et réparation des immeubles	3,2 \$
Services techniques	3,0 \$
Frais généraux	2,7 \$
Frais de location, honoraires professionnels et autres	2,3 \$

TARIFICATION

Au 31 décembre 2018

Tarifs valides à compter du 1 ^{er} juillet 2018	Les titres de transport ne sont pas remboursables	Disponible sur	Tarif ordinaire	TARIFS RÉDUITS		
				6 à 11 ans et étudiants 12 à 17 ans	Étudiants 18 ans et plus	Adultes 65 ans et plus
TITRES MÉTROPOLITAINS acceptés par le RTL, le RTM, la STM et la STL						
Note : Les titres de transport métropolitains TRAM 4-6-7-8 sont également acceptés sur notre réseau.						
Tram zone 5 - mensuel <small>(Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la ZONE 5)</small>			170,00 \$	102,00 \$	136,00 \$	102,00 \$
Tram zone 3 - mensuel			138,00 \$	83,00 \$	110,00 \$	83,00 \$
TITRES LOCAUX - acceptés sur le territoire du Réseau de transport de Longueuil						
Note : Avec un titre local, vous ne pouvez pas utiliser le métro ou le train.						
Titre mensuel			98,50 \$	58,50 \$	58,50 \$	58,50 \$
Titre 4 mois			--	230,00 \$	230,00 \$	230,00 \$
Titre mensuel Accès 65 hors pointe			--	--	--	29,25 \$
Soirée illimitée			4,50 \$	4,50 \$	4,50 \$	4,50 \$
24 heures consécutives			9,75 \$	9,75 \$	9,75 \$	9,75 \$
6 passages avec correspondance			19,00 \$	11,75 \$	19,00 \$	11,75 \$
			19,00 \$	19,00 \$	19,00 \$	19,00 \$
1 passage avec correspondance			3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$
En monnaie exacte, sans correspondance			3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$	3,25 \$

Carte OPUS:

- Gratuit pour les 6 à 11 ans de l'agglomération de Longueuil
- 6 \$ pour les utilisateurs du tarif ordinaire
- 15 \$ pour les utilisateurs de tarifs réduits

Certains clients voyagent gratuitement sur le RTL!

- Les enfants de moins de 6 ans, accompagnés d'une personne en assurant la surveillance.
- Les accompagnateurs d'un client admis au transport adapté.
- Privilège famille - Les adultes détenteurs d'un titre de transport valide du RTL peuvent être accompagnés gratuitement, le week-end, d'un maximum de 5 enfants âgés de 11 ans et moins.



rtl-longueuil.qc.ca |

Carte OPUS

- Gratuit pour les 6-11 ans de l'agglomération de Longueuil
- 6 \$ pour les utilisateurs du tarif ordinaire
- 15 \$ 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 du transport adapté.
- Privilège famille - Les détenteurs d'un titre de transport valide du RTL âgés de 18 ans et plus qui voyagent pendant la fin de semaine, du vendredi 18 h à la fin du service le dimanche, peuvent être accompagnés gratuitement d'un maximum de 5 enfants âgés de 11 ans et moins. Cette offre est valable sur tout le réseau du RTL.

ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2018

Rapport de l'auditeur indépendant.....	34
Rapport de la Vérificatrice générale	37
État des résultats	40
État de la situation financière	41
État de la variation de la dette nette	42
État des flux de trésorerie	43
Charges par objets	44
Notes complémentaires aux états financiers	45
Annexes	
Annexe A - Excédent de fonctionnement à des fins fiscales.....	59
Annexe B - Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales...60	





Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres du conseil d'administration du
Réseau de transport de Longueuil

Raymond Chabot
Grant Thornton S.E.N.C.R.L.
Bureau 2100
4805, boulevard Lapinière
Brossard (Québec) J4Z 0G2
T 450 445-6226

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers du Réseau de transport de Longueuil (ci-après « la société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2018 et l'état des résultats, l'état de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2018 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (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.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de la société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Observation – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que la société inclut dans ses états financiers certaines informations financières établies à des fins fiscales. Ces informations sont présentées dans la note complémentaire 13 – Excédent accumulé, l'Annexe A - État de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales et l'Annexe B - État de l'excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales. La direction a choisi de présenter ces informations, qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, car elle juge qu'elles sont nécessaires en vue d'une analyse pertinente et plus approfondie des résultats des activités réalisées. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Observations – informations comparatives retraitées

Nous attirons l'attention sur la note 19 des états financiers, qui indique que certaines informations comparatives présentées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 ont été retraitées. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point. Les états financiers de la société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 (avant les ajustements effectués aux fins du retraitement de certaines informations comparatives décrits dans la note 19) ont été audités par un autre auditeur qui a exprimé sur ces états, en date du 5 avril 2018, une opinion sans réserve.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la société ou de cesser son activité, ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la société.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'elles, individuellement ou collectivement, puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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 la société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la société à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit

Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.¹

Brossard
Le 2 mai 2019.

¹ CPA auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A111208



Bureau de la vérificatrice générale

Rapport de la Vérificatrice générale

Aux membres du conseil d'administration de
Réseau de transport de Longueuil

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers de Réseau de transport de Longueuil (ci-après la « société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2018, et les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2018, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (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.

Fondement de l'opinion

J'ai effectué mon audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui m'incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Je suis indépendante de la société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada, et je me suis acquittée des autres responsabilités déontologiques qui m'incombent selon ces règles. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Observation – Informations financières établies à des fins fiscales

J'attire l'attention sur le fait que la société inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, portent sur la ventilation de l'excédent accumulé, sur l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales ainsi que sur l'excédent (le déficit) d'investissements à des fins fiscales et elles 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. Mon opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Observation- Informations comparatives retraitées

J'attire l'attention sur la note 19 des états financiers, qui indique que certaines informations comparatives présentées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 ont été retraitées. Mon opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la société ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la société.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant mon opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, j'exerce mon jugement professionnel et je fais preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- j'identifie et j'évalue les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, je conçois et mets en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et je réunis des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder mon opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- j'acquies une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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 la société;
- j'apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- je tire une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Si je conclus à l'existence d'une incertitude significative, je suis tenue d'attirer l'attention des lecteurs de mon rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Ma conclusion s'appuie sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de mon rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la société à cesser son exploitation;

- j'évalue la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes et les annexes, et j'apprécie si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Je communique aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et mes constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que j'aurai relevée au cours de mon audit.

Guylaine Séguin, CPA auditrice, CA

Guylaine Séguin, CPA auditrice, CA
Vérificatrice générale
Ville de Longueuil

Longueuil, Québec
Le 2 mai 2019

Réseau de transport de Longueuil**État des résultats**

Exercice terminé le 31 décembre 2018

	Note	Réalizations		
		Budget	2018	2017
		\$	\$	\$
Revenus				
Quote-part				77 505 382
Transferts		10 740 000	47 660 805	12 604 928
Rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)		162 210 478	163 580 668	36 665 241
Services rendus				26 010 895
Intérêts		35 000	36 969	22 913
Autres revenus		1 317 143	(571 737)	13 316 460
		174 302 621	210 706 705	166 125 819
Charges par fonctions				
Administration générale		22 896 997	18 046 805	18 368 929
Transport		150 745 946	152 592 118	154 969 718
Frais de financement		3 786 949	3 994 448	2 649 929
		177 429 892	174 633 371	175 988 576
Excédent (déficit) de l'exercice		(3 127 271)	36 073 334	(9 862 757)
Redressement aux exercices antérieurs	19		23 089 143	29 360 524
Excédent accumulé au début de l'exercice			123 616 424	127 207 800
Solde redressé			146 705 567	156 568 324
Excédent accumulé à la fin de l'exercice			182 778 901	146 705 567

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil
État de la situation financière
 au 31 décembre 2018

	Note	2018	2017
		\$	\$
Actifs financiers			
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4	1 233 304	1 344 423
Débiteurs	5	67 772 720	44 052 866
		69 006 024	45 397 289
Passifs			
Emprunts temporaires	6	14 075 464	6 696 067
Créditeurs et charges à payer	7	24 125 969	34 479 723
Revenus reportés	8	270 004	275 146
Dette à long terme	9	83 391 140	74 168 107
Passif au titre des avantages sociaux futurs	10	2 652 200	3 441 300
		124 514 777	119 060 343
Dette nette		(55 508 753)	(73 663 054)
Actifs non financiers			
Immobilisations	11	233 412 731	206 560 243
Stocks		4 517 043	4 265 459
Autres actifs non financiers	12	357 880	9 542 919
		238 287 654	220 368 621
Excédent accumulé		182 778 901	146 705 567
Obligations contractuelles	15		
Droit contractuel	16		
Éventualités	17		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil
État de la variation de la dette nette
 Exercice terminé le 31 décembre 2018

	Note	Réalizations		
		Budget	2018	2017
		\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice		(3 127 271)	36 073 334	(9 862 757)
Variation des immobilisations				
Acquisition		(47 176 314)		(33 507 470)
Produit de cession		51 777		64 280
Amortissement		19 560 289		18 343 756
Perte sur cession		711 760		1 241 942
		(26 852 488)		(13 857 492)
Variation des stocks			(251 584)	(448 940)
Variation des autres actifs non financiers			9 185 039	(2 859 594)
			8 933 455	(3 308 534)
Variation des actifs financiers nets (de la dette nette)		(3 127 271)	18 154 301	(27 028 783)
Dette nette au début de l'exercice			(96 752 197)	(75 994 795)
Redressement aux exercices antérieurs	19		23 089 143	29 360 524
Solde redressé			(73 663 054)	(46 634 271)
Dette nette à la fin de l'exercice			(55 508 753)	(73 663 054)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil**État des flux de trésorerie**

Exercice terminé le 31 décembre 2018

	Note	2018	2017
		\$	\$
Activités de fonctionnement			
Excédent (déficit) de l'exercice		36 073 334	(9 862 757)
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		19 560 289	18 343 756
Perte sur cession d'immobilisations		711 760	1 241 942
		56 345 383	9 722 941
Variation nette des éléments hors caisse	14	(27 126 740)	8 956 372
		29 218 643	18 679 313
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisition		(45 983 969)	(33 322 470)
Produit de cession		51 777	64 280
		(45 932 192)	(33 258 190)
Activités de financement			
Émission de dettes à long terme		23 872 000	30 132 000
Remboursement de la dette à long terme		(14 548 700)	(17 149 700)
Variation nette des emprunts temporaires		7 379 397	1 020 067
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme		(100 267)	(130 355)
		16 602 430	13 872 012
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(111 119)	(706 865)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début		1 344 423	2 051 288
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin		1 233 304	1 344 423

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil**Charges par objets**

Exercice terminé le 31 décembre 2018

	Budget		Réalisations
		2018	2017
	\$	\$	\$
Rémunération	80 723 477	83 812 445	80 504 985
Charges sociales	24 131 590	23 900 013	23 019 895
Biens et services	49 287 876	43 626 149	46 167 525
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	1 618 949	1 828 830	933 547
Du gouvernement du Québec et ses entreprises		802 645	853 491
Autres frais de financement	2 168 000	1 362 973	862 891
Contributions à des organismes		(259 973)	5 302 486
Amortissement des immobilisations	19 500 000	19 560 289	18 343 756
	177 429 892	174 633 371	175 988 576

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

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.

Depuis le 1^{er} juin 2017, le Réseau est assujéti à la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* (2016, chapitre 8). Cette loi prévoit un nouveau partage des compétences pour favoriser la mobilité des personnes par l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport « AMT » qui a été remplacée par deux organismes, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain « ARTM » qui est dédiée à la planification, au développement, à la tarification et au financement des services de transport collectif dans la grande région de Montréal et le Réseau de transport métropolitain « RTM » qui a pour mandat d'exploiter certains services de transport collectif dont la desserte par trains de banlieue.

La nouvelle gouvernance prévoit également que l'offre de service de transport collectif établi par l'ARTM est livrée par les exploitants, dont le Réseau, en vertu d'ententes de services. Conformément à ces nouvelles exigences, le Réseau doit conclure une entente contractuelle avec l'ARTM. Cette entente spécifiera, entre autres, l'offre de transport, les objectifs de performance et de qualité des services ainsi que la rémunération convenue. Depuis le 1^{er} juin 2017, le Réseau a pour mandat de fournir les services de transport collectif et de collaborer, à la demande de l'ARTM, à la planification, à la coordination, au développement, au soutien et à la promotion du transport collectif sur son territoire.

Le Réseau est exonéré d'impôt sur le revenu des sociétés selon le paragraphe 149 (1) (c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et selon l'article 984 de la *Loi sur les impôts du Québec*.

2. Principales méthodes comptables

Base de présentation

La direction est responsable de la préparation des états financiers du Réseau, lesquels sont établis selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public (ci-après les «normes comptables»).

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

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

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 dans les états financiers et les notes afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que le réseau de transport pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Actifs financiers

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont composés de l'encaisse.

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires aux états financiers

31 décembre 2018

2. Principales méthodes comptables (suite)

Constatation des revenus

En vertu de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, les revenus-clients sont la propriété de l'ARTM depuis le 1^{er} juin 2017.

Conformément aux modalités de l'entente intervenue entre les parties, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2018, les revenus provenant de l'ARTM correspondent à la rémunération prévue selon la prestation du service de transport collectif sur le territoire du Réseau de transport de Longueuil. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes.

Les revenus de transfert sont constatés aux états financiers à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu aux transferts, pour autant qu'ils aient été autorisés, que les critères d'admissibilité soient satisfaits et qu'une estimation raisonnable des montants soit possible, sauf lorsque les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Dans un tel cas, le transfert est constaté à titre de passif au poste Revenus reportés.

Les revenus des services rendus et les autres revenus sont constatés lorsque le service est fourni et qu'il donne lieu à une créance.

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 créateurs 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 notamment 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.

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs (suite)

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées (suite)

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^{er} janvier 2014. Pour cette raison, la méthode d'évaluation de l'obligation du volet antérieur au 1^{er} 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 2018.

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.

Actifs non financiers

Les actifs non financiers sont, de par leur nature, employés normalement pour fournir des services futurs.

Immobilisations

Amortissement

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée probable d'utilisation selon la méthode de l'amortissement linéaire aux périodes 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

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

Moins-value

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation ne contribue plus à la capacité du Réseau de fournir des biens et des services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à une immobilisation est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation est réduit pour refléter la baisse de valeur. Toute moins-value sur les immobilisations est passée en charges à l'état des résultats et aucune reprise de moins-value ne peut être constatée ultérieurement.

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires aux états financiers

31 décembre 2018

2. Principales méthodes comptables (suite)

Stocks

Les stocks de fournitures, constitués principalement de carburant et de pièces de rechange, sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût est déterminé selon la méthode de l'épuisement successif.

Frais reportés liés à la dette à long terme

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

Passif au titre des sites contaminés

Les obligations découlant de la réhabilitation de terrains contaminés sous la responsabilité du Réseau, ou pouvant de façon probable relever de sa responsabilité, sont comptabilisés au poste Passif au titre des sites contaminés dès que la contamination survient ou que le Réseau en est informé, qu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause.

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.

- a) Avantages sociaux futurs :
- i) pour le passif constaté initialement au 1er 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;
 - ii) pour les coûts reliés aux services passés découlant de modifications de régimes de retraite à prestations déterminées : sur la DMERCA des salariés participants touchés;
 - iii) 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;
 - iv) à titre de mesure d'allègement pour gains / pertes actuariels relatifs aux régimes de retraite à prestations déterminées : le Réseau s'est prévalu des mesures d'allègement prévues selon lesquelles les pertes actuarielles de 2008 qui se trouvent à l'intérieur d'un couloir de 10 % du maximum entre la valeur de l'actif et la valeur de l'obligation du régime à la fin de l'année dans les dépenses constatées à taxer ou à pourvoir. Les montants ainsi transférés à l'égard des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés doivent être totalement amortis sur une période maximale correspondant à la DMERCA.

3. Modification méthodes comptables

Apparentés

Le 1^{er} janvier 2018, le Réseau a adopté les recommandations des nouveaux chapitres SP2200, «Information relative aux apparentés», et SP3420 «Opération interentités», du Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public. Conformément aux dispositions transitoires,

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

3. Modification méthodes comptables (suite)

Apparentés (suite)

ces nouvelles normes, applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2017, ont été appliquées prospectivement.

L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a eu aucune incidence significative sur les états financiers du Réseau.

Actifs, actifs éventuels et droits contractuels

Le 1^{er} janvier 2018, le Réseau a adopté les recommandations des nouveaux chapitres SP3210 « Actifs » SP3320 « Actifs éventuels » et SP3380, « Droits contractuels », du Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public. Conformément aux dispositions transitoires, ces nouvelles normes, applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2017, ont été appliquées prospectivement.

L'adoption de ces nouvelles recommandations a entraîné la divulgation d'informations à l'égard des droits contractuels du Réseau, notamment une description de la nature et de l'ampleur des droits contractuels ainsi que leur échéancier. Ces informations sont décrites à la note 16 des états financiers.

4. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 1 231 654\$ (1 209 825\$ en 2017) est affecté à des fins de fonds d'assurance.

5. Débiteurs

	2018	2017
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	45 772 115	40 224 918
Gouvernement du Canada et ses entreprises	9 911 704	653 448
Organismes municipaux	128 317	507 208
Détaillants	1 264 773	1 140 061
Autres	10 695 811	1 527 231
	67 772 720	44 052 866
Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme		
Gouvernement du Québec et ses entreprises	38 881 066	27 084 455

6. Emprunts temporaires

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 45 000 000 \$, portant intérêt au taux de base de 3,95 % (3,00 % en 2017) et est renégociable annuellement.

De plus, le Réseau dispose d'une marge de crédit pour l'acquisition d'autobus d'un montant autorisé de 10 000 000 \$ (15 000 000 \$ en 2017), portant intérêt au taux de base de 3,95 % (3,00 % en 2017).

Le solde des emprunts temporaires est de 14 075 464 \$ au 31 décembre 2018 (6 696 067 \$ au 31 décembre 2017).

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

7. Créiteurs et charges à payer

	2018	2017
	\$	\$
Fournisseurs	8 535 134	15 471 029
Salaires et avantages sociaux	14 825 525	17 654 765
Dépôts et retenues de garantie	544 776	677 311
Intérêts courus sur la dette à long terme	220 534	196 127
Transferts perçus en trop		480 491
	24 125 969	34 479 723

8. Revenus reportés

	2018	2017
	\$	\$
Titres de transport		56 919
Autres	270 004	218 227
	270 004	275 146

9. Dette à long terme

	2018	2017
	\$	\$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 1,80 % à 3,00 %, échéant à différentes dates de 2019 jusqu'à 2023	83 872 900	74 549 600
Frais reportés liés à la dette à long terme	(481 760)	(381 493)
	83 391 140	74 168 107

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

	\$
2019	18 843 700
2020	17 707 300
2021	9 256 300
2022	20 769 300
2023 et suivants	17 296 300

Le Réseau a émis des obligations envers un régime de retraite (PL54) pour un montant cumulé de 3 386 900 \$ (4 187 600 \$ en 2017).

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

10. Avantages sociaux futurs

	2018	2017
	\$	\$
<i>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Actif (passif) des régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	3 619 000	2 564 500
Passif des régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	(6 271 200)	(6 005 800)
	(2 652 200)	(3 441 300)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	11 141 000	8 990 900
Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	464 800	722 900
Régimes de retraite des élus municipaux	37 515	38 677
	11 643 315	9 752 477

Régimes de retraite

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 7,26 % à 10,91 % selon le groupe d'employés. Les taux de cotisation de l'employeur varient de 10,26 % à 14,00 % selon le groupe d'employés.

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées au 31 décembre 2015 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^{er} janvier 2014 (ci-après le « service antérieur ») et le service qui s'accumule à compter de cette date (ci-après le « service postérieur »). Une évaluation actuarielle au 31 décembre 2013 était requise par la Loi pour tous les régimes visés.

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

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2018

10. Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes de retraite (suite)

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 et l'ampleur des sommes en cause sont indéterminables, les incidences possibles de ces requêtes n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2018.

	2018	2017
	\$	\$
<i>Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Actif (passif) au début	2 564 500	(679 600)
Charge de l'exercice	(11 141 000)	(8 990 900)
Cotisations versées par l'employeur	12 195 500	12 235 000
Actif à la fin	3 619 000	2 564 500
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation</i>		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	347 674 900	335 397 000
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(363 573 300)	(338 707 300)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(15 898 400)	(3 310 300)
Pertes actuarielles non amorties	19 517 400	5 874 800
Actif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	3 619 000	2 564 500
<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	347 674 900	335 397 000
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(363 573 300)	(338 707 300)
	(15 898 400)	(3 310 300)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	14 576 100	12 772 000
Cotisations salariales des employés	(6 351 900)	(5 586 700)
Amortissement des pertes actuarielles	2 167 600	1 389 400
Charge de l'exercice excluant les intérêts	10 391 800	8 574 700
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	20 891 600	19 845 200
Rendement espéré des actifs	(20 142 400)	(19 429 000)
Charge d'intérêts nette	749 200	416 200
	11 141 000	8 990 900
<i>Informations complémentaires</i>		
Rendement réel des actifs pour l'exercice	13 797 900	21 696 300
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(20 142 400)	(19 429 000)
Gain (perte) de l'exercice sur le rendement des actifs	(6 344 500)	2 267 300

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2018

10. Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes de retraite (suite)

	2018	2017
	\$	\$
Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	1 863 300	(1 004 900)
Prestations versées au cours de l'exercice	18 284 900	18 056 800
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	331 013 185	341 714 100
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau	3 386 900	4 187 600
Valeur des obligations des régimes supplémentaires de retraite non capitalisés		2 465 200
Valeur des obligations implicites comprises dans la valeur des obligations		
Pour la réserve de restructuration	627 600	657 500
Pour le fonds de stabilisation et la réserve liée à la PED	5 224 100	3 703 700
DMERCA	16	13

	2018	2017
	%	%
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,10	6,20
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,10	6,20
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,00	3,50
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00	2,50
Tables de mortalité –CPM-2014		

Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres 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.

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

10. Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées (suite)

	2018	2017
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(6 005 800)	(5 484 500)
Charge de l'exercice	(464 800)	(722 900)
Prestations ou primes versées par l'employeur	199 400	201 600
Passif à la fin de l'exercice	(6 271 200)	(6 005 800)
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation</i>		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(6 268 900)	(6 804 200)
Pertes actuarielles non amorties (gains actuariels non amortis)	(2 300)	798 400
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(6 271 200)	(6 005 800)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	145 100	151 200
Coût des services passés découlant d'une modification de régime		198 000
Amortissement des pertes actuarielles	110 200	139 400
Charge de l'exercice excluant les intérêts	255 300	488 600
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	209 500	234 300
	464 800	722 900
<i>Informations complémentaires</i>		
DMERCA	9	8
	2018	2017
	%	%
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	3,25	3,75
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,00	3,00
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,25	2,25

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.

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

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

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* (chapitre 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.

	2018	2017
	\$	\$
Cotisations des élus au RREM	10 888	11 474
<i>Charge de l'exercice</i>		
Contributions de l'employeur au RREM	37 515	38 677

11. Immobilisations

	2017	2018		
	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Bâtiments	106 793 142	1 130 783		107 923 925
Véhicules	270 284 787	38 520 756	13 160 535	295 645 008
Ameublement et équipement de bureau	34 615 792	3 526 155	164 202	37 977 745
Machinerie, outillage et équipement divers	3 387 442	718 748		4 106 190
Terrains	3 645 855			3 645 855
Autres	712 873	2 518 240		3 231 113
	419 439 891	46 414 682	13 324 737	452 529 836
Immobilisations en cours	3 648 414	761 632		4 410 046
	423 088 305	47 176 314	13 324 737	456 939 882

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2018

11. Immobilisations (suite)

	2017			2018
	Solde au début	Addition	Cession/ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Amortissement cumulé				
Bâtiments	55 509 393	2 614 070		58 123 463
Véhicules	128 579 464	14 914 545	12 397 041	131 096 968
Ameublement et équipement de bureau	29 510 193	1 826 407	164 159	31 172 441
Machinerie, outillage et équipement divers	2 743 106	140 998		2 884 104
Autres	185 906	64 269		250 175
	216 528 062	19 560 289	12 561 200	223 527 151
Valeur comptable nette	206 560 243	27 616 025	763 537	233 412 731

Le réseau a acquis des immobilisations, dont un solde de 1 377 345 \$ au 31 décembre 2018, (185 000 \$ au 31 décembre 2017) est inclus dans les créditeurs et charges à payer.

12. Autres actifs non financiers

	2018	2017
	\$	\$
Frais payés d'avance	357 880	235 952
Dépôts sur achats d'autobus		9 306 967
	357 880	9 542 919

13. Excédent accumulé

	2018	2017
	\$	\$
Excédent de fonctionnement non affecté	470 350	130 038
Excédent de fonctionnement affecté	6 332 515	6 331 355
Réserves financières et fonds réservés	1 514 029	1 246 528
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(10 528 800)	(12 831 175)
Financement des investissements en cours	(6 816 990)	(10 653 177)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	191 807 797	162 481 998
	182 778 901	146 705 567

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

	2018	2017
	\$	\$
Débiteurs	(23 719 854)	7 450 283
Créditeurs et charges à payer	(11 546 099)	8 103 388
Revenus reportés	(5 142)	(565 965)
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs	(789 100)	(2 722 800)
Stocks	(251 584)	(448 940)
Autres actifs non financiers	9 185 039	(2 859 594)
	(27 126 740)	8 956 372

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

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 2023, à verser une somme totale de 67 886 847 \$. Les versements des cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2019	34 167 456
2020	15 329 477
2021	14 100 174
2022	4 286 874
2023	2 866

De plus, le Réseau s'est engagé pour l'exercice 2019 pour un montant de 3 153 701 \$ afin de compléter l'acquisition de 5 minibus électriques. Par ailleurs, cet engagement est admissible à une subvention à hauteur de 90% des coûts admissibles.

16. Droit contractuel

Le Réseau a conclu un contrat de vente et de gestion d'espaces publicitaires échéant en 2028, prévoyant la perception de revenus de 45 700 00 \$. Les revenus de publicités à percevoir au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 2 205 000 \$ en 2019, à 2 321 000 \$ en 2020, à 2 440 000 \$ en 2021, à 2 525 000 \$ en 2022 et à 2 614 000 \$ en 2023.

17. Éventualités

Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'auto-assurer les risques d'accidents routiers de ses véhicules. Dans le but de se conformer aux exigences de la Section V du règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*, le Réseau a créé un surplus affecté dont le solde est de 1 233 955 \$ au 31 décembre 2018 (1 211 315 \$ au 31 décembre 2017).

18. Instruments financiers dérivés

Le Réseau conclut périodiquement des contrats d'achat à terme basés sur les indices « Heating Oil – NYMEX » avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie de la fluctuation du prix du carburant. Le Réseau n'a pas recours à des instruments financiers dérivés à des fins spéculatives. Les gains et pertes réalisés qui y sont reliés sont constatés à l'état des résultats en contrepartie de la charge sur le carburant. Un gain de 1 147 200 \$ a été constaté au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2018 (perte de 1 021 850 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2017). La valeur du marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2018, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2019 à 2021 pour une quantité totale de référence de 21 500 000 litres dont la valeur au marché est de 1 705 866 \$ (au 31 décembre 2017, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2018 à 2019 pour une quantité totale de référence de 8 250 000 litres dont la valeur au marché est de 958 568 \$).

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
 31 décembre 2018

19. Redressement aux exercices antérieurs

Certains aspects de la norme SP3410 – Paiements de transfert, notamment les questions reliées à la notion d'autorisation des transferts, font actuellement l'objet d'interprétations diverses au sein de la profession comptable, plus particulièrement dans le cas des transferts pluriannuels versés par le gouvernement du Québec.

Dans les états financiers des exercices 2013 à 2017, le Réseau a appliqué la note d'information émise le 6 novembre 2013 par le MAMOT et a constaté les revenus de transferts et les transferts à recevoir dans le cas des transferts pluriannuels seulement lorsque les crédits sont votés par l'Assemblée nationale.

En 2018, le Réseau a redressé ses états financiers en matière de comptabilisation des versements pluriannuels à recevoir du gouvernement du Québec afin de constater les revenus de transferts et les transferts à recevoir dès que les conditions du programme d'aide aux immobilisations sont remplies.

	2018	2017
	Augmentation (diminution)	Augmentation (diminution)
	\$	\$
État de la situation financière		
Transferts à recevoir	36 901 428	23 089 143
Dette nette	(36 901 428)	(23 089 143)
Excédent accumulé	36 901 428	23 089 143

États des résultats

Revenus		
Fonctionnement – Transferts gouvernement du Québec	(7 267 875)	(6 271 381)
Investissement - Transferts gouvernement du Québec	21 080 160	
Excédent (déficit) de l'exercice	13 812 285	(6 271 381)

20. Données budgétaires

L'état des résultats et l'état de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) comportent une comparaison avec le budget adopté par l'administration municipale.

21. Chiffres de l'exercice précédent

Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

Réseau de transport de Longueuil

Annexes

Exercice terminé le 31 décembre 2018

Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

	Budget	Réalizations	
		2018	2017
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	(3 127 271)	36 073 334	(9 862 757)
Moins : revenus d'investissement		(46 618 748)	(170 583)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(3 127 271)	(10 545 414)	(10 033 340)
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Amortissement	19 500 000	19 560 289	18 343 756
Produit de cession		51 777	64 280
Perte sur cession		711 760	1 241 942
	19 500 000	20 323 826	19 649 978
<i>Financement</i>			
Remboursement de la dette à long terme	(15 394 157)	(6 793 589)	(4 502 121)
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	(97 500)	(60 869)	(578 936)
Excédent (déficit) accumulé			
Réserves financières et fonds réservés	(192 620)	(281 500)	(242 680)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(688 452)	(2 302 375)	(4 232 971)
	(978 572)	(2 644 744)	(5 054 587)
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	340 079	59 930

Réseau de transport de Longueuil

Annexes

Exercice terminé le 31 décembre 2018

Annexe B – Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales

	Réalizations	
	2018	2017
	\$	\$
Revenus d'investissement	46 618 748	170 583
Conciliation à des fins fiscales		
<i>Immobilisations</i>		
Acquisitions - Transport	(47 176 314)	(33 507 470)
<i>Financement</i>		
Financement à long terme des activités d'investissement	4 319 921	20 274 300
<i>Affectations</i>		
Activités de fonctionnement	60 869	578 936
Excédent accumulé - Fonctionnement non affecté	12 979	668 518
	73 848	1 247 454
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	3 836 203	(11 815 133)



rtl-longueuil.qc.ca