Rapport annuel 2019

DES PROJETS D'ENVERGURE

RTL
Agglomération de Longueuil

TABLE DES MATIÈRES

1 MOT DE LA DIRECTION 4
2 FAITS SAILLANTS 6
3 CONSEIL D'ADMINISTRATION ET COMITÉ DE DIRECTION 8
4 SURVOL DU TERRITOIRE 11
5 OFFRE DE SERVICE 12
6 NOS PRIORITÉS 14
7 BUREAU DE PROJET D'UN NOUVEAU MODE STRUCTURANT DE TRANSPORT 15
8 RÉVISION DU RÉSEAU : DES CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION 16
9 DES PROJETS D'ENVERGURE 17
- Gestion du corridor A10 (axe métropolitain) 17
- Accessibilité du réseau 17
- RTL à la demande : un service maintenant permanent ! 18
- Outils d'information à la clientèle performants 20
- Le RTL ancré dans sa communauté 22
- Moderniser, transformer, innover 24

10 ÉTUDES ET PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT 26
11 MISE À JOUR DE NOS INSTALLATIONS 29
12 DÉMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 30
13 PROFIL DE NOTRE CAPITAL HUMAIN 31
14 RAYONNEMENT : DE PRESTIGIEUX PRIX POUR LE RTL 33
15 RAPPORTS FINANCIERS 36

NOTRE VISION

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

Il fera partie intégrante de la vie des personnes et de la communauté en apportant des solutions efficaces, novatrices et adaptées aux besoins de déplacement des personnes dans 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
- INTÉGRITÉ
- OUVERTURE D'ESPRIT
- ENGAGEMENT

Forbes | 2019
MEILLEUR EMPLOYEUR CANADA
Réalisé par STATISTA

Le RTL s'est vu décerner le titre de 10e meilleur employeur au Canada en 2019 selon le magazine Forbes. Plus de 1 500 organisations, privées comme publiques, ont été sondées à travers le Canada pour établir ce classement.

1

MOT DU PRÉSIDENT ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Jonathan Tabarah

Président et conseiller de
la Ville de Longueuil

Après trois années de croissance soutenue, la hausse de l'achalandage s'est poursuivie, en 2019, avec une augmentation de 1,8 % pour le réseau régulier. En croissance continue depuis quatre ans, l'achalandage du RTL a augmenté de 7 % au cours de cette période. Du côté du transport adapté, le RTL a effectué plus de 400 000 déplacements pour une deuxième année consécutive.

La croissance du RTL n'est pas seulement liée à sa clientèle mais aussi à ses projets, et ils sont nombreux! Le travail effectué au cours des deux dernières années pour solidifier nos assises et constituer les équipes nécessaires à la réalisation de nos projets a porté fruit.

Le déploiement de la Vision 2025 s'est également poursuivi avec la mise en place d'un bureau de projet, doté d'un budget de 60M$, pour évaluer la faisabilité d'un mode électrique structurant afin de faciliter les déplacements est-ouest sur notre territoire. La venue d'un tel lien, en complémentarité avec le Réseau express métropolitain (REM), viendra complètement changer le visage du transport collectif pour tous les résidents de l'agglomération.

> **Nous avons poursuivi, en 2019, nos consultations publiques pour mieux connaître les besoins de déplacements sur le territoire afin de mieux moduler notre offre de service à celle du REM. Les participants ont été nombreux et nous avons reçu plusieurs commentaires et préoccupations des citoyens pour poursuivre notre planification.**
>
> **Michel Veilleux**

Après avoir muni nos autobus d'équipement de géolocalisation, nos clients peuvent maintenant connaître l'heure prévue du prochain passage de leur autobus, et ce, avec un taux de prédiction de 90 %! De plus, avec le déploiement du temps réel via l'application Chrono, notre Centre de relation et information clientèle communique plus efficacement avec nos clients en émettant des alertes précises lorsque certaines lignes sont touchées par des perturbations, leur permettant ainsi de mieux planifier leurs déplacements.

En collaboration avec la Ville de Boucherville, nous avons inauguré le nouveau stationnement incitatif écoresponsable De Montarville, qui a rapidement été adopté par nos clients. Conçu de façon à respecter les plus hauts critères environnementaux, ce nouvel actif a été visité par diverses municipalités voulant s'en inspirer.

Mis sur pied en novembre 2018, le *RTL à la demande* est devenu un service permanent en 2019. Grâce à une application sur un téléphone intelligent, les usagers d'un secteur précis de Saint-Bruno-de-Montarville peuvent faire de courts déplacements en taxi pour atteindre des points de correspondance importants comme les gares et le stationnement incitatif Seigneurial. Plus de 6000 déplacements ont été effectués et le *RTL à la demande*, a gagné de nombreux prix en 2019.

C'est aussi en 2019 que nous avons reconnu le succès de nos deux lignes récréotourisques en annonçant leur pérennisation. Le Bus des îles (ligne 261) desservant la plage municipale de Longueuil et le parc national des Îles-de-Boucherville et le SkiBus (ligne 299) desservant le Parc national du Mont-Saint-Bruno et la station Ski Saint-Bruno, font maintenant partie du service régulier du RTL.

Du côté du transport adapté, le renouvellement de l'entente avec notre fournisseur lui a permis de moderniser son parc de minibus et ainsi offrir à notre clientèle un transport beaucoup plus agréable et confortable. Nous avons également déployé la deuxième phase de Contact+. En plus de recevoir un appel la veille de leur déplacement, ils sont maintenant informés de l'arrivée imminente de leur véhicule quelques minutes avant l'heure prévue, leur permettant de mieux planifier leur déplacement.

Au cours de l'année, nous avons ajouté sept lignes accessibles, portant à 16 le nombre de telles lignes sur notre réseau.

Les efforts déployés par nos équipes d'entretien et l'ajout de nouveaux autobus ont permis d'augmenter la fiabilité de nos véhicules. En effet, nous avons obtenu cette année la meilleure moyenne en ce qui a trait à la qualité de l'entretien du parc de véhicules. La distance moyenne sans bris de véhicule ou d'équipement a augmenté de 2770 kilomètres depuis 2015, une très bonne nouvelle pour nos clients.

Pour réaliser tous ces projets, il a fallu embaucher plusieurs nouveaux employés. Dans un contexte de pénurie de main d'œuvre, nos équipes ont réfléchi à l'attraction et la rétention de la main d'œuvre, ont révisé notre politique de dotation et déterminé quels sont les postes difficiles à combler afin de déployer différentes stratégies d'attrait. Avec le départ à la retraite de 40 employés, notre équipe de dotation a embauché 205 personnes, parmi lesquelles 60 ont profité de mouvements internes. Par ailleurs, le titre de 10e meilleur employeur au Canada selon le magazine Forbes nous a été décerné. Nous sommes très fiers de ce résultat, qui démontre que nos employés sont au cœur de notre organisation.

Enfin, le RTL a accueilli monsieur Jonathan Tabarah à titre de président du conseil d'administration en décembre 2019, en remplacement de monsieur Pierre Brodeur qui est devenu vice-président. C'est au cours de la même période que madame Sylvie Desgroseillers a été nommée membre du conseil, en remplacement de madame Monique Gagné.

> **Je tiens à souligner le travail accompli par monsieur Pierre Brodeur au cours de ses années comme président. Il a su orienter, avec succès, la croissance sans précédent du RTL. Je remercie aussi madame Monique Gagné pour sa contribution importante à notre conseil. Merci à vous deux!**
>
> **Jonathan Tabarah**

En terminant, nous tenons à remercier nos employés pour leur engagement et leur appui indéfectible. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir à cœur le développement du RTL et d'être des alliés de tous les instants. Merci !

Michel Veilleux
Directeur général

2

FAITS SAILLANTS

Au 31 décembre 2019

ACHALANDAGE

En 2019, la hausse de l'achalandage au RTL s'est poursuivie pour une quatrième année consécutive avec une croissance de 1,81 % du nombre de déplacements. L'achalandage a augmenté de plus de 7 % en quatre ans.

L'achalandage mesure le niveau d'utilisation du réseau et reflète l'attractivité du service.

FLUCTUATION DE L'ACHALANDAGE

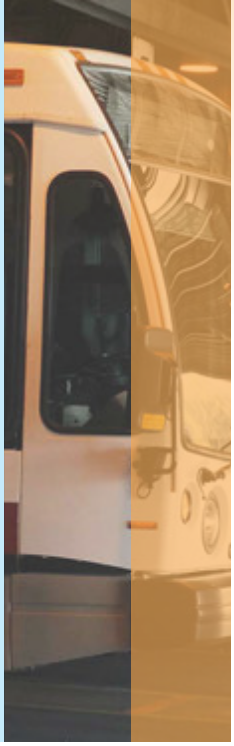
En 2019 : 28,8 millions

+ 1,8 % par rapport à 2018

LE RÉSEAU

791 km étendue du réseau

- **85** lignes régulières
- **1** ligne métropolitaine
- **72** lignes scolaires intégrées
- **13** lignes de taxi collectif
- **1** ligne de taxi à la demande



LE PARC D'AUTOBUS

492 autobus en service

une augmentation de 3,6 %

- **156** à propulsion hybride
- **12** articulés
- **324** réguliers
- **9,1 ans** âge moyen des véhicules

LE NOMBRE D'EMPLOYÉS

1 244 employés

- **23 %** femmes
- **77 %** hommes

LE NOMBRE D'ARRÊTS

3 394 arrêts

- **705** avec un abribus
- **2 689** réguliers

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Membres du conseil d'administration

au 31 décembre 2019

Jonathan Tabarah
Président et conseiller de la Ville de Longueuil

Pierre Brodeur
Vice-président et maire de la Ville de Saint-Lambert

Marilou Alarie
Conseillère, Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

Jean-François Boivin
Conseiller, Ville de Longueuil

Nancy Decelles
Représentante des usagers du transport adapté

Sylvie Desgroseillers
Conseillère, Ville de Brossard

Michel Lanctôt
Conseiller, Ville de Longueuil

Jacques Lemire
Conseiller, Ville de Longueuil

Robert Myles
Conseiller, Ville de Longueuil

Jacques E. Poitras
Conseiller, Ville de Longueuil

Magalie Queval
Conseillère, Ville de Boucherville

Jérôme Savaria-Carrière
Représentant des usagers du transport en commun

- Conseil d'administration en assemblée publique : 10 séances
- Conseil d'administration en assemblée extraordinaire : 2 séances
- Conseil d'administration en comité : 19 séances

COMITÉ DE DIRECTION

Au 31 décembre 2019

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 trésorier

Nicolas Tanguay
Directeur,
Planification et
développement du transport

« En 2019, le Centre de relation et d'information à la clientèle (CRIC) a fait plus de place aux outils numériques tels que Facebook, Twitter, et maintenant Chrono, pour consulter, écouter et informer la clientèle. Ces outils nous permettent d'établir un contact plus direct et rapide avec les usagers et nous aident à fournir un service de qualité qui répond à leurs besoins lors de leurs déplacements.

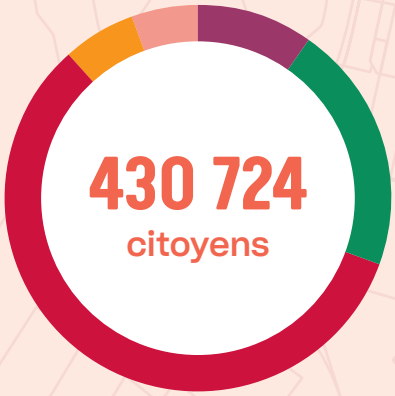
Faire partie d'une équipe déterminée et motivée à relever les défis dans un environnement en évolution est l'un des grands plaisirs de travailler au RTL. »

Nathalie Bouchard

Agente, CRIC,
Direction Stratégies
et expérience client

SURVOL DU TERRITOIRE

POPULATION[1]



Boucherville
42 714 9,9%

Brossard
89 092 20,7%

Longueuil
249 338 57,9%

Saint-Bruno-de-Montarville
26 855 6,2%

Saint-Lambert
22 725 5,3%

SUPERFICIE[2] (en km²)

Boucherville
26% 81

Brossard
17% 52

Longueuil
40% 123

Saint-Bruno-de-Montarville
14% 43

Saint-Lambert
3% 10

Sources :
1. Gazette officielle du Québec au 26 décembre 2019
2. Agglomération de Longueuil

5

OFFRE DE SERVICE

	HEURES ANNUELLES	KILOMÈTRES ANNUELS
Lignes régulières	943 805	21 087 632
Lignes scolaires intégrées	32 537	599 233
Taxi collectif	35 955	831 149
Ligne métropolitaine	49 806	1 389 343
TOTAL	1 062 103	23 907 357

INDICATEURS DE PERFORMANCE

	2019	2018
Taux de ponctualité du service	84,2 %	85,8 %
Taux de disponibilité des véhicules	99,3 %	99,8 %
Service commercial (heures)	724 576	706 423
Plaintes clients par 100 000 déplacements	10,6	9,1

Taux de ponctualité

En 2019, la ponctualité du RTL a été affectée par des travaux et des chantiers majeurs sur le réseau :

- Les travaux du REM autour du terminus centre-ville, à Montréal, ont occasionné une congestion routière récurrente, et donc une hausse des retards;
- Les travaux du REM dans le corridor de l'autoroute 10, notamment le report des travaux planifiés au terminus Panama, ont augmenté les avances sur l'horaire de passage des autobus;
- Les travaux du Pont Samuel-de-Champlain.

Taux de disponibilité des véhicules

La disponibilité des véhicules pour assurer le service à nos usagers a été à la baisse en 2019 malgré l'arrivée de nouveaux autobus.

Le niveau de service ayant augmenté considérablement, le RTL n'a pu se fier que sur l'arrivée de nouveaux autobus. Il a dû également maintenir en fonction des véhicules plus vieux qui ont nécessité davantage de maintenance avant de retourner sur la route.

Plainte par clients

La hausse des plaintes en 2019 est principalement attribuable aux des retards occasionnés par les nombreux travaux routiers sur le réseau.

TRANSPORT RÉGULIER

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 :

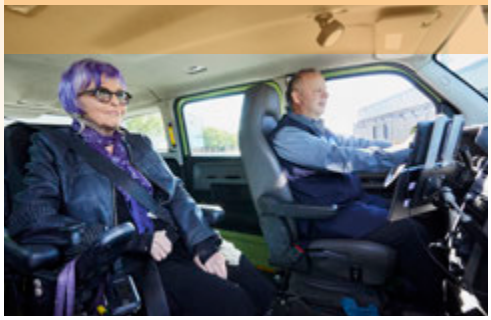
- Augmentation de la fréquence de service sur les lignes 1, 2, 4, 8, 15, 16, 20, 25, 45, 73, 75, 77, 78, 82, 90, 144, 180 et 506;
- Ajout d'une nouvelle ligne scolaire intégrée, soit la ligne 689 pour Antoine-Brossard;
- Permanence de la ligne saisonnière 299 (Skibus) et de la ligne 261 (Bus des îles);
- Bonification du service en taxi collectif pour la ligne T48;
- Ajustement des temps de parcours afin d'optimiser le service sur les lignes 2, 4, 9, 13, 14, 16,20, 41, 43, 47, 49, 54, 73, 77, 115, 123, 614, 683;
- Ajustement des mesures d'atténuation afin de minimiser les impacts lors de la construction du REM.

TRANSPORT ADAPTÉ

En 2019, le transport adapté a franchi, pour une deuxième année consécutive, la barre des 400 000 déplacements annuels, ce qui représente une augmentation de 0,8 % par rapport à 2018 ou 3065 déplacements additionnels.

Le centre de réservation a répondu à plus de 277 000 appels. Le nombre de plaintes a légèrement augmenté comparativement à l'année précédente, malgré la hausse de l'achalandage et surtout, du nombre d'appels.

En renouvelant l'entente avec notre fournisseur de minibus, qui a fait l'acquisition de 15 nouveaux véhicules, le RTL a modernisé son parc de minibus, ce qui contribue à améliorer le confort et qualité du service.



Le modèle retenu offre une plus grande fenestration et un meilleur éclairage intérieur. Il est également moins bruyant et son système de climatisation et de chauffage est plus performant. La capacité de chargement la plateforme élévatrice est augmentée et un nouveau dispositif permet de fixer les marchettes à l'intérieur du véhicule. La suspension assure également une meilleure stabilité. Toutes ces améliorations ont été apportées à la suite des commentaires de notre clientèle, dans le but de nous assurer de leur satisfaction.

En plus du contrat de minibus avec Transdev, le RTL a renouvelé ses deux contrats de taxi avec Allo Taxi et Radio Taxi union, de même que celui du centre de réservation avec Chartrand Inc. La négociation des contrats a mené à des exigences de performance additionnelles qui visent à améliorer la qualité du service.

	2019	2018
Déplacements en minibus	69 348	83 493
Déplacements en taxi adapté	68 226	70 399
Déplacements en taxi régulier	273 795	254 412
TOTAL	411 369	408 304

INDICATEURS DE PERFORMANCE	2019	2018	Variation
Plaintes clients par 10 000 déplacements	14	12	16,7 %
Heures de service par minibus	30 501	33 592	-9,2 %
Nombre de minibus en période de pointe	10	13	-23 %
Nombre de taxis disponibles en période de pointe	332	315	5,4 %

Service d'appel automatisé CONTACT+

La deuxième phase du projet Contact + a été lancée en novembre 2019 et a permis la modernisation des communications auprès des clients du transport adapté.

Ainsi, en plus de recevoir un rappel la veille de leur déplacement, les clients sont maintenant informés soit par téléphone, par texto ou par courriel de l'arrivée imminente de leur véhicule quelques minutes avant l'heure prévue d'embarquement.

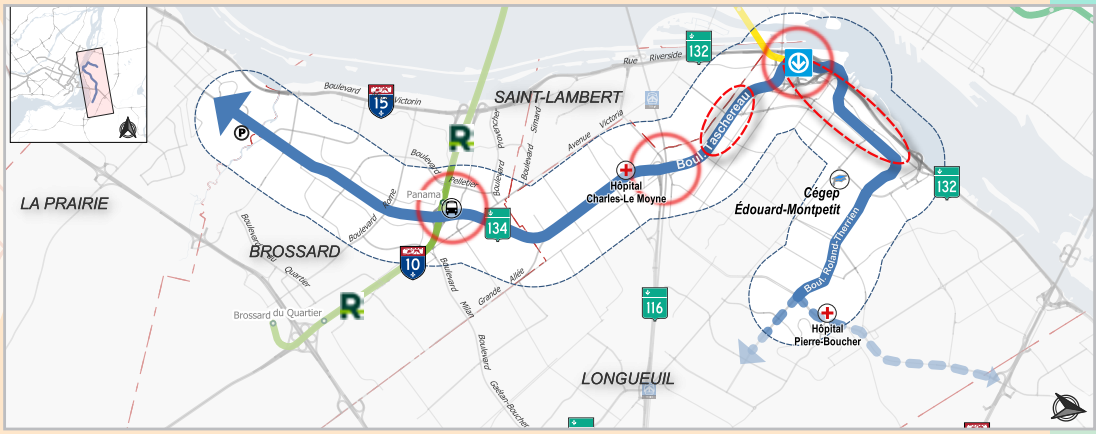
L'implantation de l'information en temps réel dans la totalité des véhicules du transport adapté, à la suite de l'installation de systèmes de géolocalisation (GPS), contribuera à optimiser grandement le service offert à nos usagers. Il permettra également de recueillir des données sur les déplacements qui seront très utiles pour la poursuite de l'amélioration de l'expérience client.

Contact+
POUR LE TRANSPORT ADAPTÉ

NOS PRIORITÉS

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.

Avancement de la Vision du transport en commun 2025



Vision transport en commun 2025

L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL *en mouvement*

Éléments de la vision et réalisations 2019

FAIRE DU REM UN SUCCÈS

Assurer l'accès aux nouvelles stations par des voies réservées multimodes et le déploiement de services de transport en commun pour s'y rendre.

- Consultations publiques sur les besoins dans les cinq villes de l'agglomération.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE JAUNE

Faciliter les déplacements à l'est de l'agglomération, permettant aux usagers de gagner du temps grâce à ce projet attendu depuis plus de 50 ans.

- Mise en place d'un bureau de projet avec un budget de 60M$ du gouvernement provincial pour un mode électrique structurant.

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.

- Mise en place d'un bureau de projet avec un budget de 60M$ du gouvernement provincial pour un mode électrique structurant.

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.

- Un tronçon de la voie réservée sur le boulevard Grande-Allée a été réalisé et une étude a été amorcée pour analyser un autre tronçon de cette artère sur le territoire des villes de Brossard et de Longueuil;
- Un tronçon de la voie réservée sur l'axe du Quartier Nord a été réalisé et une étude a été amorcée pour analyser l'opportunité et le besoin de mesures préférentielles pour autobus dans le secteur des boulevards Quartier et Rome (station Brossard du REM);
- La voie réservée De Mortagne a été complétée, en 2019, à Boucherville ainsi que le stationnement De Mortagne, sous réserve de l'aménagement paysager qui a été reporté au printemps 2020 en raison de l'arrivée hâtive de l'hiver;
- Stationnement De Montarville complété en 2019;
- Voie réservée sur le boulevard Cousineau : préparation et finalisation des plans et devis afin de lancer un appel d'offres au printemps 2020 pour réaliser le projet dès l'été 2020.

ÉLECTRIFICATION

Doter l'agglomération d'autobus entièrement électriques et d'installations de recharge et d'entretien.

- Réception d'un midibus électrique en décembre 2019 (voir page 24).

BUREAU DE PROJET D'UN NOUVEAU MODE STRUCTURANT DE TRANSPORT

Fin novembre 2019, le ministère des Transports du Québec (MTQ), le Conseil du Trésor, la Ville de Longueuil et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) annonçaient la création d'un nouveau bureau de projet pour l'implantation d'un mode structurant de transport collectif dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro et du boulevard Taschereau. Ce bureau de projet, sous la responsabilité du RTL, a pour mission d'étudier la solution optimale de transport collectif électrique en fonction des besoins du territoire et de la collectivité.

Le développement du transport collectif sur ces axes est une des priorités de la Vision 2025 de l'agglomération de Longueuil présentée par les cinq maires en 2018. Relier ces axes importants du territoire est primordial afin de faciliter les déplacements et les correspondances vers d'autres modes comme le métro, le REM, le train et l'autobus, et contribuer à la revitalisation du secteur. Ce projet répond à la nécessité de créer un lien fort d'est en ouest sur le territoire de l'agglomération, séparé par la ligne du Canadien National et le corridor de la route 116.

La Ville de Longueuil, l'ARTM et le MTQ assurent la gouvernance du projet.

Plus de 1,2 million de déplacements sont faits chaque jour dans l'agglomération de Longueuil. Le terminus Longueuil est, quant à lui, une infrastructure majeure pour la Rive-Sud, où plus de 76 000 déplacements en transport collectif sont effectués quotidiennement. À lui seul, le boulevard Taschereau compte près de 250 000 déplacements quotidiens, majoritairement en automobile.

Seul un lien efficace permettra de modifier les comportements de mobilité durablement et d'accroître la part modale du transport collectif.

Léeo – Le lien électrique est-ouest

La Ville de Longueuil a lancé, en février 2020, la vision Léeo soit le lien électrique est-ouest. Cette vision devient le fer de lance de l'agglomération de Longueuil pour mettre en place le projet de mode structurant de transport dans ce corridor.

Source : Ville de Longueuil

Ce projet de mobilité en est aussi un de redéveloppement urbain de plus de 25 millions de pieds carrés, qui s'étendra du pôle Roland-Therrien à la station Panama du REM, en passant par le boulevard Taschereau et le centre-ville de Longueuil.

Léeo permettra de créer une expérience piétonne plus sécuritaire, près de 400 000 nouveaux emplois et 30 000 nouvelles unités résidentielles.

Léeo Lien électrique est-ouest

8

RÉVISION DU RÉSEAU : DES CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION

L'arrivée du REM dans les prochaines années et la croissance économique, urbaine et démographique que connaît l'agglomération de Longueuil bouleversent les comportements de mobilité des citoyens et modifient leurs besoins et leurs 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 sept consultations publiques en 2019. La démarche a été couronnée de succès grâce à la collaboration des villes de Boucherville, Brossard, Longueuil et Saint-Lambert.

Les comités consultatifs des villes, les partenaires ainsi que les citoyens ont été consultés par le biais de rencontres et d'un sondage en ligne. Au total, près de 1 700 personnes ont participé. Les employés du RTL ont également été sondés afin de recueillir leurs observations et leurs commentaires sur le réseau actuel.

Parallèlement à cette démarche, les équipes du RTL ont poursuivi leurs analyses des besoins en termes de mobilité, des habitudes de déplacements des citoyens de l'agglomération, ainsi que des grands défis des prochaines années.

Voici quelques préoccupations soulevées par les citoyens lors des consultations publiques :

- L'offre de transport en dehors des heures de pointe;
- Les liens internes dans l'agglomération;
- La disponibilité des espaces de stationnement;
- La tarification;
- L'arrivée du REM et l'offre de service du RTL;
- Le rabattement des autobus vers les gares du nouveau train léger.

.

DES PROJETS D'ENVERGURE

GESTION DU CORRIDOR A10 (AXE MÉTROPOLITAIN)

Le RTL assure l'administration et la gestion des opérations quotidiennes du corridor de l'axe métropolitain pour l'ARTM, de même que les voies réservées se trouvant entre l'autoroute 30 et le Terminus Centre-ville. En 2019, le RTL est devenu responsable d'assurer :

- La gestion courante des voies réservées sur l'accotement du pont Samuel-De Champlain;
- La gestion courante et l'entretien des autres voies réservées à partir de l'autoroute 30, dont celles de l'autoroute Bonaventure et du boulevard Robert-Bourassa.

ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU

L'accessibilité universelle est une des priorités du RTL, tel que stipulé dans la Vision 2025 du transport en commun de l'agglomération de Longueuil, qui s'engage à ce que les nouveaux projets soient accessibles de façon systématique. Nous y travaillons donc, pour que notre réseau desserve tous les citoyens, qu'ils aient une limitation physique permanente ou temporaire ou qu'ils voyagent 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). Nous travaillons conjointement avec les autorités municipales et les milieux associatifs afin que les aménagements extérieurs permettent le déploiement de lignes accessibles (arrêts, trottoirs et mobilier urbain).

En août 2019, le RTL a pratiquement doublé son réseau accessible de sept lignes (3, 10, 17, 21, 39, 41 et 43), portant à 16 le nombre de telles lignes sur notre réseau. Nous avons également travaillé en collaboration avec nos partenaires pour la mise en place, en janvier 2020, de la première ligne accessible reliant le centre-ville de Montréal à la Rive-Sud (ligne 15).

Le RTL a également amorcé la révision de son Plan de développement de l'accessibilité universelle 2020-2025, qui se poursuivra en 2020 avec la consultation du milieu associatif, des villes de l'agglomération et des partenaires publics.

DES PROJETS D'ENVERGURE

RTL À LA DEMANDE : UN SERVICE MAINTENANT PERMANENT!

En décembre 2019, le *RTL à la demande* est devenu un service permanent, treize mois suivant sa mise en service.

Lancé en novembre 2018, avec la collaboration de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville et le réseau de transport exo, il assure, grâce à une application sur

téléphone intelligent, de courts déplacements en taxi collectif vers un point d'accès au transport collectif d'affluence, et ce, dès que le client en fait la demande.

Desservant le quartier résidentiel du Grand-Boulevard - Montée Sabourin au sud de la route 116 à Saint-Bruno-de-Montarville, les clients d'un même secteur peuvent commander en temps réel et partager un taxi à proximité de leur demeure, pour se rendre à destination des gares de Saint-Basile-le-Grand et de Saint-Bruno, au stationnement incitatif Seigneurial ou au centre-ville de Saint-Bruno-de-Montarville.

Aux heures de pointe du matin et du soir en semaine, d'autres personnes peuvent se joindre en cours de déplacement. La tarification applicable demeure celle du service régulier en transport en commun du RTL.

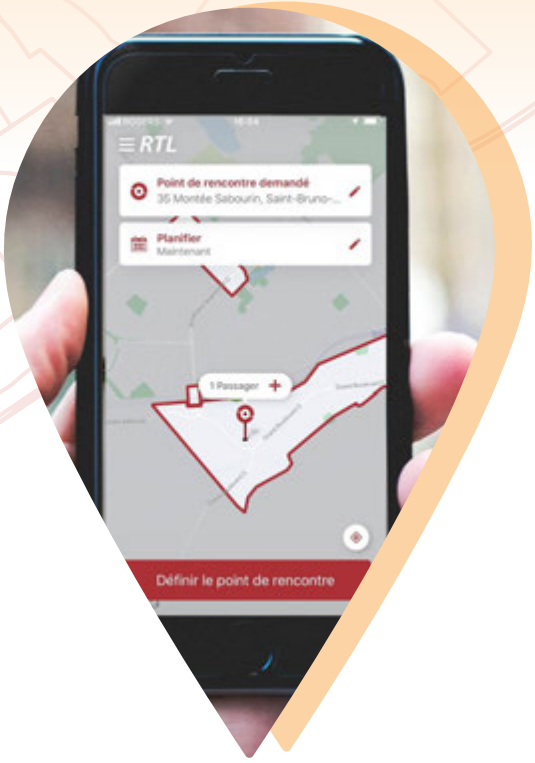
Le RTL à la demande permet :

- D'offrir aux clients des secteurs de faible densité urbaine difficile à desservir en bus conventionnel une nouvelle option de mobilité durable pour rejoindre les principaux points d'accès du réseau supérieur de transport collectif;
- De répondre en temps réel aux besoins de déplacement des clients;
- De déplacer, dans un même véhicule, plusieurs clients qui transitent dans une même direction.

En fin d'année 2019, le RTL a modifié sa zone de service initiale pour l'élargir au Parc d'affaires Gérard-Filion qui jouxte le secteur au sud de la route 116. Le RTL étudie la possibilité de déployer son service de transport à la demande dans d'autres quartiers résidentiels de son territoire et poursuit sa vigie de la nouvelle zone industrielle desservie.

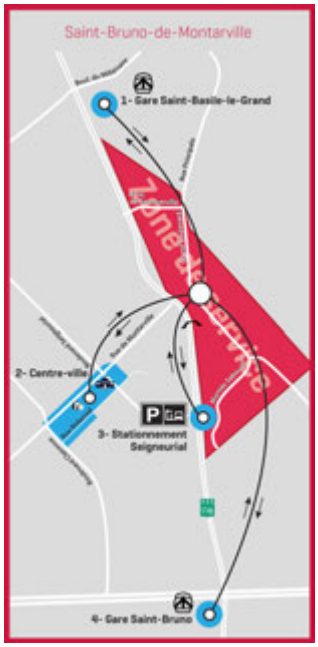
Le transport à la demande par application mobile est un projet innovateur. Le RTL est même le premier transporteur public, au Québec, à proposer un système de transport en commun dont les routes se créent de façon dynamique fondé sur la demande, soit le microtransit.

RTL
à la demande



Dès son lancement, ce service a pris de l'expansion hors du territoire de l'agglomération de Longueuil. L'organisme public de transport en commun (OPTC) exo a adopté cette même solution en déployant du transport à la demande à Saint-Constant et à Terrebonne en début d'année 2020.

Le *RTL à la demande* a reçu un Prix du Carrefour municipal Famille pour son impact positif sur la vie des familles et une mention d'honneur de l'organisme en mobilité urbaine Jalon Montréal. Il a aussi fait l'objet de plusieurs conférences et articles.



Utilisation du service au 31 décembre 2019 :

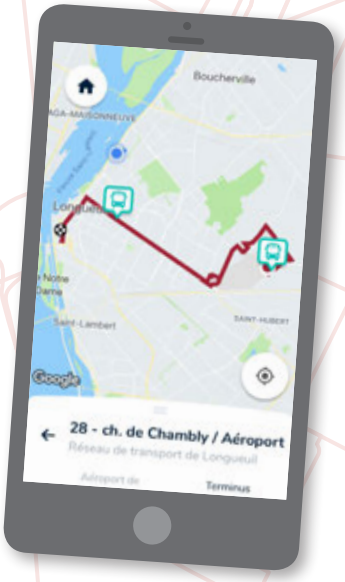
- Près de 6000 déplacements effectués en 60 semaines de service;
- Croissance d'environ 15 % depuis le début de l'année;
- 1000 personnes ont téléchargé l'application (création d'un compte-client);
- Achalandage quotidien : 24 déplacements par jour (moyenne uniformisée pour l'année).

DES PROJETS D'ENVERGURE

OUTILS D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE PERFORMANTS

Temps réel disponible dans l'application Chrono

Depuis la fin de 2018, les autobus sont maintenant équipés de la géolocalisation en temps réel. En 2019, les informations sur les heures de passage en temps réel ont été rendues disponibles aux voyageurs sur l'application mobile Chrono.



Les voyageurs voient les prochains passages d'autobus à leur arrêt et la progression de l'autobus sur une carte géographique en temps réel lorsque l'information est disponible.

Cette information est calculée par l'application mobile Chrono en tenant compte de différents facteurs et obtient des résultats très près de la réalité. Par exemple, en décembre 2019, la qualité de la prédiction des temps de passage a atteint plus de 90 %, même en tenant compte des fluctuations météorologiques ou de la circulation.

Utilisateurs informés de l'état du réseau

Les utilisateurs peuvent dorénavant s'abonner pour recevoir des alertes si des perturbations affectent leur trajet : pour un arrêt, pour des jours de la semaine et même pour une plage d'heure.

Même sans abonnement, tous les utilisateurs qui consultent l'information peuvent voir si le trajet est affecté par une perturbation ou consulter des messages généraux.

Grâce au Centre de relation et information clientèle (CRIC), ces informations relayées dans l'application permettent ainsi aux voyageurs de mieux planifier leurs déplacements.

Gestion des détours

Le centre de contrôle peut exercer une meilleure gestion des détours causés par les travaux routiers ou des incidents occasionnels grâce à des outils performants qui transmettent le trajet modifié aux chauffeurs et aux voyageurs.

D'autres outils d'information destinés aux voyageurs seront développés au cours des prochaines années, notamment l'affichage en temps réel dans les véhicules et aux arrêts.

MARCHE POUR LE CLIMAT : COLLABORATION DE TOUS !

Le vendredi 27 septembre 2019 s'est tenue « La grande marche sur le Climat » à Montréal. Un grand nombre de manifestants était attendu aux abords du quadrilatère du terminus centre-ville et des impacts importants étaient à prévoir sur le réseau entre 11 h et 20 h. Nos équipes ont été à pied d'œuvre pour maintenir notre service durant cette période.

PLATEFORMES NUMÉRIQUES

Les outils numériques, comme les réseaux sociaux, sont des zones d'échanges qui acheminent efficacement de l'information à nos clients.

Réseaux sociaux

au 31 décembre 2019

	Nombre d'abonnés	Augmentation depuis 2018	Nombre de publications
Infolettre	18 900	+3 %	12
Facebook	6 926	+ 14 %	268
Twitter info-réseau RTL_Info	5 359	+ 8,9 %	3 081
LinkedIn	3 505	+ 32 %	248
Twitter nouvelles RTL_Longueuil	2 498	+ 20 %	246

Site web

nombre de visites annuelles

2,4 millions

Par type d'appareil

ordinateur	mobile	tablette
26 %	67 %	7 %

DES PROJETS D'ENVERGURE

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. Ces partenariats favorisent 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 2019.

Nouveautés 2019

- Le RTL, en collaboration avec la Ville de Longueuil, la SEPAQ et Tourisme Montérégie, a annoncé la pérennisation du Bus des îles, qui est maintenant la ligne régulière 261.

  Cette ligne permet à notre clientèle de se rendre à la plage municipale de Longueuil et au parc national des Îles-de-Boucherville à partir du terminus Longueuil, les samedis et dimanches à compter de la Fête nationale jusqu'à la fête du Travail. Le service est offert quotidiennement lors des vacances estivales de la construction.

  La ligne 261 est maintenant accessible aux personnes à mobilité réduite qui se déplacent en fauteuil roulant, ou avec une canne ou une poussette, grâce à la mise en place d'autobus munis d'une rampe et des arrêts aménagés.

  Le Bus des Îles favorise la participation des citoyens aux activités de plein air de façon abordable, simple et sécuritaire.

- La ligne 299, le SkiBus, est également devenue permanente. En service les fins de semaine et les jours fériés dès 9 h, la ligne fait la navette du métro Longueuil - Université-de-Sherbrooke à la station Ski Saint-Bruno, avec un arrêt au Parc national du Mont-Saint-Bruno. Les amateurs de sports d'hiver ont accès à la ligne 299 avec tout titre de transport du RTL. Cette ligne est offerte dès la première semaine de janvier, jusqu'à la fin de la semaine de relâche.

  Durant la saison 2019-2020, devant le succès du SkiBus et les conditions favorables, le service sur la ligne 299 a été prolongé jusqu'au 31 mars. Notre

partenaire Ski Saint-Bruno a offert un rabais de 50 % sur le billet de ski aux utilisateurs tandis que notre autre partenaire, la SEPAQ, a offert un rabais de 25 % sur la location d'équipements. Le projet a également été rendu possible grâce à la collaboration de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville et de Tourisme Montérégie.

- En juin 2019, le RTL a collaboré à la réussite de l'AéroSalon, qui proposait notamment un spectacle aérien impressionnant et des visites personnalisées d'aéronefs. Les participants ont bénéficié d'un service de transport vers l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA) et en partenariat avec la Fondation du Cégep Édouard-Montpetit, le RTL a augmenté significativement le service entre le métro Longueuil et le site de l'ÉNA pour faciliter les déplacements vers le site de l'AéroSalon. Le RTL a également offert une navette pour les personnes ayant réservé un stationnement sur le terrain de l'entreprise Pratt & Whitney, à Longueuil, afin de les transporter vers l'ÉNA.

- Afin de bonifier l'expérience client et la mobilité sur le site du Quartier DIX30, le RTL, en partenariat avec le gestionnaire immobilier Oxford, a offert pour la première fois un service de navette du temps des fêtes. Du 24 novembre au 31 décembre 2019, ce service a complété efficacement l'offre existante du RTL en cette période achalandée sur le territoire du Quartier DIX30. Deux navettes, à une fréquence de 20 minutes chacune, ont transporté gratuitement la clientèle et les employés du site à travers les différents secteurs du Quartier DIX30, sans avoir recours à leur voiture. Le parcours d'une vingtaine d'arrêts a permis de découvrir une panoplie de boutiques, restaurants et de vivre d'autres expériences!

Dons record pour Centraide

Les employés du RTL ont contribué à la hauteur de 16 604 $ à la campagne Centraide 2019, une augmentation de 90 % par rapport à 2018. Il s'agit là de la plus importante somme remise à Centraide par le RTL depuis 2015! À cela s'ajoute le prêt d'un autobus du RTL pour transporter les bénévoles à la Marche Centraide aux 1 000 parapluies.

De gauche à droite sur la photo : Francis Vermette, administrateur et directeur général du Quartier DIX30; Stéphanie Roberge, responsable de projet, Laurent Chevrot, directeur Stratégies et expérience client et Frédéric Muller, directeur gestion d'actifs - Groupe Immobilier Oxford

DES PROJETS D'ENVERGURE

MODERNISER, TRANSFORMER, INNOVER

Midibus électriques

À la fin 2019, le RTL a franchi un pas de plus dans l'électrification du réseau avec la réception d'un premier autobus électrique de 30 pieds!

Les midibus, entièrement électriques, sont plus petits que les autobus hybrides de 40 pieds qu'utilise actuellement le RTL. Ces autobus seront plus silencieux et offriront 22 places assises comparativement à la trentaine de places dans les autobus de 40 pieds (selon les modèles).

Une série de tests sont réalisés sur les midibus, afin d'analyser la performance de plusieurs paramètres du véhicule, notamment : consommation d'énergie, niveau de charge des batteries, profils d'accélération, traction et freinage dans la neige et opération des différents systèmes. Le RTL recevra quatre autres midibus en 2020 et une analyse des besoins de l'agglomération déterminera où seront déployés ces cinq autobus.

Record de fiabilité des véhicules

En 2019, le RTL a obtenu sa meilleure moyenne en ce qui a trait à la qualité de l'entretien du parc de véhicules. La moyenne est basée sur le nombre de kilomètres moyens parcourus sans qu'un changement d'autobus qui affecte le service à la clientèle soit nécessaire. Comparativement à 2015, c'est 2 770 kilomètres de plus que les autobus ont parcouru en toute fiabilité. Cette augmentation a été rendue possible, en partie, grâce à nos pratiques d'entretien et à l'ajout de nouveaux autobus hybrides.

En chiffres...

5 midibus en 2020
22 places assises
30 pieds de longueur
160 km d'autonomie

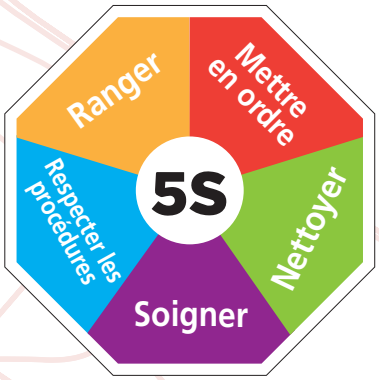
Réorganisation à l'entretien

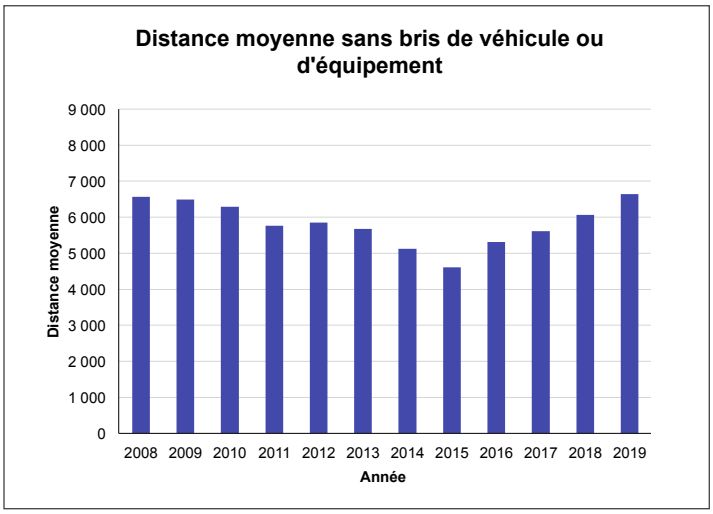
Fort du succès obtenu avec le réaménagement des baies de travail du garage de Longueuil, une équipe de projet de travailleurs de l'entretien s'est réunie en atelier Kaizen en février 2019. Ils avaient comme mission de poursuivre l'exercice lié au mode d'organisation du travail de baies du garage de Longueuil, en utilisant à nouveau la méthode 5S (ranger (SEIRI), mettre en ordre (SEITON), nettoyer (SEISO), soigner (SEIKETSU), respecter les procédures (SHITSUKE)).

Certains des éléments relevés lors de l'atelier ont été réalisés, d'autres sont en cours de réalisation.

La prochaine étape consiste à produire un plan d'action pour concrétiser les solutions d'amélioration proposées lors de l'atelier. Cette méthode sera implantée secteur par secteur à l'entretien, dans le but d'optimiser les conditions et le temps de travail, de rendre disponibles en libre-service certaines pièces, outils et fournitures d'atelier ainsi que de prévenir l'encombrement et les accidents.

Rappelons que la méthode 5S est une pratique au quotidien où chaque employé s'approprie son poste de travail en s'imposant un entretien rigoureux et un rangement optimal. Bien qu'elle exige un changement dans les façons de faire, il s'agit d'une méthode simple, intuitive, visuelle et facile à comprendre.





10

ÉTUDES ET PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT

Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC), qui est alimenté par des fonds fédéraux et provinciaux, a permis au RTL de développer plusieurs projets d'amélioration du transport collectif sur le territoire de l'agglomération de Longueuil. En 2019, ces fonds ont servi, notamment, à des études de faisabilité ainsi qu'à l'implantations de voies réservées et de stationnements incitatifs.

Voies réservées

Les boulevards Grande Allée et du Quartier Nord à Brossard ont dorénavant des voies réservées qui augmentent la fiabilité et la ponctualité des autobus du RTL sur ces tronçons.

À Boucherville, les clients de la ligne 61 ainsi que les lignes de taxi collectif bénéficient maintenant d'une voie réservée sur le boulevard De Mortagne, entre les boulevards Industriel et la rue Volta.

Stationnement incitatif écoresponsable De Montarville

Dans un souci d'amélioration continue des services et des infrastructures en transport en commun, le RTL, en collaboration avec la Ville de Boucherville, a mis en service en juin 2019 le nouveau stationnement incitatif écoresponsable De Montarville situé sur le boulevard De Montarville.

Rappelons que la Ville et le RTL ont aménagé ce deuxième stationnement incitatif en raison de la demande croissante de clients à Boucherville. La Ville de Boucherville déploie de nombreux efforts pour mettre sur pied des initiatives concrètes pour l'environnement. Elle s'est donc assurée que ce nouvel aménagement soit conçu en fonction des critères d'un stationnement écoresponsable, tel que défini par le Conseil Régional Environnement Montréal (CRE-Montréal) et des meilleures pratiques de gestion optimale des eaux du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC).

Ce nouveau stationnement écologique comprend 231 places dont 2 bornes de recharge pour les véhicules électriques, avec possibilité d'en ajouter quatre supplémentaires, ainsi que 8 cases pour les motocyclettes. Un espace réservé aux cyclistes comprend des supports à vélo ainsi qu'un abri équipé d'une station de réparation de vélo. L'éclairage extérieur a été conçu afin de diffuser un éclairage minimal sécuritaire, tout en limitant la pollution lumineuse; un trottoir bordé de bollards lumineux favorise la sécurité des marcheurs. Le stationnement est accessible aux piétons et respecte les principes d'accessibilité universelle (accès sécuritaire pour personnes à mobilité réduite). Les usagers bénéficient également d'une aire d'attente multifonctionnelle.

En plus de la conservation de la superficie boisée existante, plus de 114 arbres, 1 110 arbustes, 3 180 vivaces et 7000 m^2 de gazon ont été plantés afin de lutter contre les îlots de chaleur. La surface nivelée permet l'écoulement des eaux pluviales vers des fosses aménagées (îlots centraux) qui agissent comme un filtre naturel; l'utilisation de pavé uni perméable et alvéolé favorise également l'infiltration des eaux pluviales dans le sol et contribue au verdissement. Un bassin de rétention d'une capacité de 600 m^3 a été installé pour retenir les eaux lors d'épisodes de fortes précipitations. Cette gestion rigoureuse permet de réduire de 80 % le rejet en eaux pluviales dans les égouts. Des bassins de biorétention souterrains en périphérie des fosses de plantation assurent le déploiement racinaire des arbres afin qu'ils développent leur plein potentiel.

Ce projet a été rendu possible grâce au financement des **gouvernements du Canada et du Québec dans la mise en œuvre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun.** Ainsi, un montant de de 4 350 617 $ provient de ce fonds. Le stationnement a été présenté dans le cadre de capsules du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec en raison de son caractère innovateur.

Les lignes desservies par ce nouveau stationnement sont : 61, 80, 82, 85 et 180.

Stationnement incitatif De Mortagne

Le stationnement incitatif De Mortagne situé rue Ampère, à Boucherville, a accueilli ses clients dans un nouvel espace écologique avec des infrastructures bonifiées à la fin de l'année 2019.

S'inspirant des meilleures pratiques, ce stationnement est muni d'un pavé drainant et d'infrastructures de rétention qui favorisent une gestion des sols et des eaux de ruissellement respectueuse de l'environnement. Une ceinture verte de 40 arbres entoure l'espace et l'intérieur du stationnement est doté d'un aménagement paysager comprenant 5000 m2 de gazon.

Les clients bénéficient de 126 espaces de stationnement, dont deux cases pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que de nouveaux supports à vélo. L'éclairage DEL extérieur limite la pollution lumineuse.

Les lignes desservies par ce stationnement incitatif sont : 61, 161, 185 et T92.

Dans une seconde phase qui sera réalisée par le ministère des Transports du Québec (MTQ), ce stationnement deviendra un terminus d'autobus équipé de nouveaux abribus et, en raison des travaux au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, d'un plus grand nombre de cases de stationnement.

Plan d'amélioration des arrêts

En collaboration avec les villes de l'agglomération, le RTL a mis sur pied un plan pour améliorer plusieurs arrêts d'autobus qui ne bénéficient pas d'aire d'attente, sont obstrués par des véhicules stationnés ou dont les espaces piétonniers sont déficients. En plus de bonifier le confort des clients aux arrêts, ce plan a permis de mettre en œuvre des éléments d'accessibilité universelle par le biais de l'implantation d'abribus, de l'aménagement de dalles de béton ou de l'installation de panneaux de protection des arrêts d'autobus. Au total, 24 arrêts ont été aménagés au cours de la dernière année : un abribus triple devant l'entreprise Pratt & Whitney, un abribus avec panneau solaire ainsi que 13 abribus simples et 39 panneaux de zones de protection d'arrêts d'autobus.

Abribus triple sur le boulevard Marie-Victorin devant l'entreprise Pratt & Whitney.

10

ÉTUDES ET PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT

Pavage et réfection au Centre d'exploitation de Saint-Hubert

Le pavage des installations du RTL, à Saint-Hubert, nécessitait une réfection complète. Les glissières, les regards et les puisards devaient être remplacés, réparés ou ajustés. De plus, plusieurs conduits pluviaux extérieurs nécessitaient une réhabilitation totale ou un remplacement ponctuel ou total.

Ce projet a nécessité des travaux d'excavation et de pavage, de disposition des sols et du bitume et de marquage au sol ainsi qu'une signalisation pour les voies de circulation temporaires. Ces travaux ont été effectués au cours de l'année et ont mené à une diminution des bris d'autobus (pneus, suspension, notamment) et des risques d'accident.

La santé et la sécurité des employés du RTL a été la principale préoccupation lors de la réalisation de ce projet. Le respect du phasage des travaux et le maintien de tous les services et l'accessibilité au site ont été également pris en compte.

Mise à jour du système de protection des incendies

Assurer la sécurité des employés est l'une des priorités du RTL, voilà donc pourquoi une mise aux normes des installations de protection des incendies a été réalisée aux centres d'exploitation de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil. D'autres travaux de mises aux normes sont en cours d'octroi pour être réalisés de 2020 à 2021.

MISE À JOUR DE NOS INSTALLATIONS

Amélioration de nos bâtiments

En 2019, en plus de faire la réfection du pavage des voies de circulation lourde du centre de Saint-Hubert, nous avons procédé à l'acquisition de l'expertise nécessaire à la mise à niveau de nos deux centres d'exploitation.

Cette expertise couvre plusieurs champs de compétences :

- L'ingénierie;
- L'architecture;
- La gérance de projets de construction;
- La gestion de la santé et la sécurité sur un chantier de construction.

Depuis, ces professionnels œuvrent à la rédaction des plans et devis nécessaires à la réalisation de plusieurs projets :

Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil (CEVL) :

- Réaménagement de la cafétéria, des vestiaires et des douches du personnel de l'entretien;
- Mise à niveau des systèmes pétroliers;
- Remplacement des équipements de ventilation.

Centre d'exploitation de Saint-Hubert (CESH) :

- Mise à niveau des systèmes de distribution électrique (panneaux et transformateurs);
- Mise à niveau des systèmes de protection incendie;
- Remplacement des systèmes de chauffage;
- Réfection complète de la toiture;
- Remplacement des équipements de ventilation;
- Remplacement des lave-autobus.

La mise à niveau des systèmes de distribution électrique au CESH débutera en mai 2020. Au CEVL, la mise à niveau des systèmes pétroliers commencera en octobre 2020 et les travaux préparatoires (renforcement de la structure des bâtiments) pour le remplacement des équipements de ventilation, en décembre 2020.

Le principal défi de nos équipes, et qui s'avère complexe, consiste à minimiser les impacts des travaux sur les opérations afin de toujours offrir un service de transport en commun de qualité.

DÉMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Voici quelques-unes des réalisations de 2019 sur le plan environnemental :

Recyclage

Consommation de sacs à déchet recyclables par les chauffeurs

2019
216 500

2018
199 000

Batteries de véhicules récupérées et recyclées

2019
484

2018
517

Pneus recyclés

2019
952

2018
849

Ferraille au recyclage

2019
132 165 kg

2018
59 480 kg

Nouvelles habitudes

Du savon écologique pour nettoyer nos autobus :

Savon écologique pour le lave-autobus

2019
1 640 litres

2018
1 025 litres

Savon écologique pour laver l'intérieur des autobus

2019
390 litres

2018
615 litres

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

	Heures d'utilisation	Nombre d'utilisations	Nombre d'usagers
2019	9 691	1 781	51
2018	5 457	1 219	21

PROFIL DE NOTRE CAPITAL HUMAIN

Au 31 décembre 2019 (employés réguliers en poste)

Nombre d'employés au 31 décembre 2019

	Nombre d'employés	Femmes	Hommes
Employés cadres	140	33 %	67 %
Employés de bureau	101	60 %	40 %
Chauffeurs	719	23 %	77 %
Employés d'entretien	258	6 %	94 %
TOTAL	1 218	23 %	77 %

Âge moyen
46 ans

Années de service en moyenne
10,93 ans

Embauches
145

Départs à la retraite
40

% de minorités visibles/ethniques
17 %

RESSOURCES HUMAINES : ATTIRER, RETENIR, MOBILISER

Au cours des trois dernières années, le RTL a connu une hausse significative de ses embauches alors que le transport collectif s'inscrit dans les priorités des instances politiques et séduit une clientèle de plus en plus nombreuse. Plus de 436 personnes ont joint l'organisation en trois ans, dont 145 en 2019 seulement.

Le RTL s'est d'ailleurs vu décerner le titre de 10e meilleur employeur au Canada selon le magazine Forbes. Ce classement reflète le niveau de satisfaction des employés et plus de 1500 organisations, privées comme publiques, ont été sondées à travers le Canada. Fier de ce résultat, le RTL reconnaît ses employés comme sa pierre d'assise.

Malgré cet honneur et l'engouement pour le transport collectif des dernières années, le RTL n'est pas épargné par le contexte de pénurie de main d'œuvre. C'est ainsi que tout au long de l'année 2019, nos équipes se sont penchées sur l'attraction et la rétention de la main d'œuvre. Tout d'abord, il devenait impératif de réviser notre politique de dotation et de déterminer quels postes seraient difficiles à combler afin de mettre en place différentes stratégies d'attraction.

Soucieux d'avoir un climat de travail sain et stimulant, il devenait important pour le RTL de connaître les attentes de ses employés envers l'organisation dans le but de cibler les actions les plus pertinentes. Les employés ont donc répondu à un sondage sur la mobilisation du personnel au début de l'été 2019 et nous sommes heureux des résultats obtenus!

En 2019, les équipes de dotation ont été mobilisées plus qu'à temps plein en raison du départ à la retraite de 40 employés et de l'embauche de 205 personnes, dont 60 mouvements internes, sans compter la réalisation de plusieurs initiatives et la création du bureau de projet pour l'actualisation de la Vision 2025.

Le RTL est définitivement un employeur d'avenir!

LA SANTÉ, LE MIEUX-ÊTRE ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS

Chaque année, l'équipe santé et mieux-être et l'équipe de la santé et la sécurité au travail s'activent à innover dans le but de favoriser le développement d'une culture de prévention fonde sur la prudence et l'engagement.

Des activités promotionnelles en lien avec l'ergonomie, les coups de chaleur et les chutes et glissades en hiver ont été au cœur des discussions. La semaine de la santé et du mieux-être au travail a aussi connu un vif succès, le bonheur étant à l'honneur!

L'équipe du Bureau de santé a, pour sa part, investi beaucoup d'énergie dans la mise en place de meilleures pratiques à la suite d'un audit effectué en 2018. Dans une perspective d'amélioration continue, la politique sur l'assiduité a été revue. Aussi, grâce à la collaboration de toutes et de tous, l'adoption de meilleures pratiques en gestion de l'absentéisme a permis au RTL de générer des économies substantielles.

L'équipe de la santé et la sécurité au travail a également réalisé un audit pour permettre de cibler ses actions pour 2020. De nouveaux outils de gestion ont été développés.

Une vaste campagne de sensibilisation sur le harcèlement et la discrimination en milieu de travail a été déployée. Ainsi, tous les employés seront au fait de la tolérance zéro au RTL.

Le programme de reconnaissance du RTL vise à reconnaître l'intégrité et les différences des personnes et des équipes, l'exécution du travail, les efforts investis et les résultats obtenus. Une des activités du programme de reconnaissance des employés a été le BBQ annuel.

DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES – UNE PRÉOCCUPATION

Permettre aux employés de développer leur plein potentiel en se sentant utiles, valorisés et reconnus pour leur apport à la mission du RTL est au cœur des préoccupations.

Encore une fois cette année, c'est plus de 50 000 heures de formation qui ont été dispensées sous diverses formes, représentant un investissement de près de 1,9 million $.

RAYONNEMENT : DE PRESTIGIEUX PRIX POUR LE RTL

Le RTL s'est démarqué en 2019 en étant récompensé par différentes associations, notamment pour le service offert à ses clients.

Prix reconnaissance de l'ATUQ

Dans le cadre du colloque annuel de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), le RTL a reçu un prix reconnaissance soulignant le travail de ses équipes dans l'élaboration du projet RTL à la demande - le service de taxi à la demande par application à Saint-Bruno-de-Montarville. Les équipes des directions Stratégies et expérience client, Opérations (Transport adapté et taxis collectifs), Planification et développement du transport et Communications et affaires publiques ont été au cœur du développement de ce projet.

Crédit photo : ATUQ

Michel Veilleux, directeur général du RTL, Sylvain Chassé, superviseur administratif - Transport adapté et taxi collectif, Dominique Authier, chef Transport adapté et taxi collectif, Marie-Christine Foucault, chef relations partenaires et planification stratégique organisationnelle, Yannic Quesnel, chef Planification et développement du transport et Laurent Chevrot, directeur Stratégies et expérience client.

Doreen Assaad, présidente du CAMF, représentante de l'UMQ et mairesse de Brossard, Joséphine Brunelli, chef de la division de la vie communautaire à la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, Marie-Christine Foucault, chef relations partenaires et planification stratégique organisationnelle au RTL, et Délisca Ritchie-Roussy, première vice-présidente du CAMF, représentante de l'UMQ et mairesse de Murdochville.

Prix Carrefour action municipale et famille

En mai 2019, le RTL et la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, ont reçu un prix du Carrefour action municipale et famille pour l'impact positif du RTL à la demande sur la vie des familles.

RAYONNEMENT : DE PRESTIGIEUX PRIX POUR LE RTL

Prix Jalon Montréal

En octobre 2019, Le RTL a également reçu une mention d'honneur pour le projet RTL à la demande, lors de la remise des Prix Jalon de la mobilité 2019 Montréal.

Jonathan Tabarah, président du conseil d'administration du RTL et Michel Veilleux, directeur général du RTL, lors de la remise des Prix Jalon Montréal.

François Carrière

Prix Excellence de l'ACTU

François Carrière, superviseur en chef de la voie réservée du pont Samuel-De Champlain et de l'axe métropolitain, a remporté, en novembre, le Prix Excellence de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). Ce prix reconnaît la contribution importante d'une personne à l'amélioration d'une initiative en matière de transport collectif au nom de son organisation. Monsieur Carrière a mérité ce prix pour son travail exceptionnel, notamment dans la gestion de la voie réservée du Pont Champlain et du nouveau Pont Samuel-De Champlain.

Prix de la Société québécoise des professionnels en relations publiques

Le gala annuel de la Société québécoise des professionnels en relations publiques (SQPRP) vise à reconnaître les projets les plus inspirants en matière de relations publiques, ainsi que les professionnels qui les ont réalisés. Lors du gala de 2019, le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la firme TACT ont reçu le prix Argent dans la catégorie Événement pour le lancement de la Vision 2025 de l'agglomération de Longueuil.

L'événement gagnant : en août 2018, les cinq maires de l'agglomération de Longueuil dévoilaient la Vision en transport en commun 2025, qui propose des projets structurants dans le but de répondre aux besoins de la clientèle. Le RTL et TACT ont été récompensés pour la stratégie globale ainsi que la qualité exceptionnelle et l'efficience des outils de communication.

Alicia Lymburner, coordonnatrice Communications et affaires publiques au RTL, Lucie Frenière, directrice Communications et affaires publiques au RTL et Vincent Fournier Gosselin, conseiller principal chez TACT.

RAPPORTS FINANCIERS

au 31 décembre 2019

RÉSULTATS FINANCIERS

En 2019, le Réseau de transport de Longueuil a enregistré un excédent de fonctionnement à des fins fiscales de **79 095 $** pour des revenus de **182,6 M $** et des dépenses de **182,5 M $**.

en M $

Revenus

99 %	Rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain	180,7 $
1 %	Transferts	1,5 $
0 %	Autres revenus	0,4 $

Dépenses

64 %	Rémunération et charges sociales	118,0 $
8 %	Frais financiers et affectations	14,1 $
14 %	Biens non durables	25,4 $
6 %	Transport	10,9 $
8 %	Entretien, réparation et services	14,1 $

Biens non durables

Carburant	9,6 $
Pièces et fournitures	13,0 $
Services publiques	2,8 $

Transport

Transport adapté	1,4 $
Taxi collectif	9,5 $

Entretien, réparation et services

Entretien et réparation des immeubles	3,5 $
Services techniques	4,7 $
Frais généraux	3,5 $
Frais de location, honoraires professionnels et autres	2,4 $

TARIFICATION

Au 31 décembre 2019

Tarifs en vigueur à compter du **1er juillet 2019**

Coût de la 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 assurant leur surveillance.
- Les accompagnateurs d'un client admis au 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.

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain | RTL Agglomération de Longueuil

rtl-longueuil.qc.ca

Les titres de transport ne sont pas remboursables	*Disponible sur*	*Tarif ordinaire*	TARIFS RÉDUITS		
			6 à 15 ans et étudiants 16 à 17 ans	*Étudiants 18 ans et plus*	*Adultes 65 ans et plus*
TITRES MÉTROPOLITAINS acceptés par le RTL, exo, 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 (Saint-Bruno-de-Montarville se situe dans la ZONE 5)	OPUS	173,00 $	104,00 $	138,00 $	104,00 $
Tram zone 3 - mensuel	OPUS	141,00 $	84,50 $	113,00 $	84,50 $
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	OPUS	100,00 $	60,00 $	60,00 $	60,00 $
Titre 4 mois	OPUS	--	236,00 $	236,00 $	236,00 $
Titre mensuel Accès 65 hors pointe	OPUS	--	--	--	30,00 $
Soirée illimitée	Solo	4,50 $	4,50 $	4,50 $	4,50 $
24 heures consécutives	Solo	10,00 $	10,00 $	10,00 $	10,00 $
6 passages avec correspondance	OPUS	19,00 $	11,75 $	19,00 $	11,75 $
	Solo	19,00 $	19,00 $	19,00 $	19,00 $
1 passage avec correspondance	OPUS / Solo	3,50 $	3,50 $	3,50 $	3,50 $
En monnaie exacte, sans correspondance		3,50 $	3,50 $	3,50 $	3,50 $

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 2019

Rapport de l'auditeur indépendant et de la vérificatrice générale 40

État des résultats 43

État de la situation financière 44

État de la variation de la dette nette 45

État des flux de trésorerie 46

Charges par objets 47

Notes complémentaires aux états financiers 48

Annexes

Annexe A - Excédent de fonctionnement à des fins fiscales 62

Annexe B - Excédent d'investissement à des fins fiscales 63

Raymond Chabot Grant Thornton

longueuil
Bureau de la vérificatrice générale

Rapport de l'auditeur indépendant et de la vérificatrice générale

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

Opinion

Nous avons 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 2019 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 2019 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 11 – Excédent accumulé, l'Annexe A – État de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales et l'Annexe B – État de l'excédent 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.

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 influer 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]

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

Guylaine Séguin, CPA auditrice, CA

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

Brossard
Le 2 avril 2020

Longueuil
Le 2 avril 2020

Réseau de transport de Longueuil
État des résultats
Exercice terminé le 31 décembre 2019

	Note	Budget	Réalisations 2019	2018
		$	$	$
Revenus				
Transferts		**10 052 000**	**55 179 406**	47 660 805
Rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)		**181 388 085**	**180 705 082**	163 580 668
Intérêts			**36 060**	36 969
Autres revenus			**325 753**	(571 737)
		191 440 085	**236 246 301**	210 706 705
Charges par fonctions				
Administration générale		**26 746 232**	**21 393 868**	17 419 985
Transport		**166 031 624**	**168 508 977**	153 218 938
Frais de financement		**4 297 499**	**3 674 388**	3 994 448
		197 075 355	**193 577 233**	174 633 371
Excédent (déficit) de l'exercice		**(5 635 270)**	**42 669 068**	36 073 334
Excédent accumulé au début de l'exercice			**182 778 901**	146 705 567
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	11		**225 447 969**	182 778 901

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil
État de la situation financière
au 31 décembre 2019

	Note	2019	2018
		$	$
Actifs financiers			
Trésorerie et équivalent de trésorerie	3	**1 260 622**	1 233 304
Débiteurs	4	**102 203 112**	67 412 720
		103 463 734	68 646 024
Passifs			
Emprunts temporaires	5	**11 840 864**	14 075 464
Créditeurs et charges à payer	6	**41 267 653**	23 765 969
Revenus reportés		**289 000**	270 004
Dette à long terme	7	**84 037 541**	83 391 140
Passif au titre des avantages sociaux futurs	8	**1 144 300**	2 652 200
		138 579 358	124 154 777
Dette nette		**(35 115 624)**	(55 508 753)
Actifs non financiers			
Immobilisations	9	**254 138 910**	233 412 731
Stocks		**5 385 221**	4 517 043
Autres actifs non financiers	10	**1 039 462**	357 880
		260 563 593	238 287 654
Excédent accumulé	11	**225 447 969**	182 778 901
Obligations contractuelles	13		
Droit contractuel	14		
Éventualités	15		

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 2019

			Réalisations
	Budget	**2019**	2018
	$	**$**	$
Excédent (déficit) de l'exercice	**(5 635 270)**	**42 669 068**	36 073 334
Variation des immobilisations			
Acquisition		**(42 327 167)**	(47 176 314)
Produit de cession		**44 930**	51 777
Amortissement		**21 474 059**	19 560 289
Perte sur cession		**81 999**	711 760
		(20 726 179)	(26 852 488)
Variation des stocks		**(868 178)**	(251 584)
Variation des autres actifs non financiers		**(681 582)**	9 185 039
		(1 549 760)	8 933 455
Variation des actifs financiers nets (de la dette nette)	**(5 635 270)**	**20 393 129**	18 154 301
Dette nette au début de l'exercice		**(55 508 753)**	(73 663 054)
Dette nette à la fin de l'exercice		**(35 115 624)**	(55 508 753)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil
État des flux de trésorerie
Exercice terminé le 31 décembre 2019

	Note	**2019**	2018
		$	$
Activités de fonctionnement			
Excédent de l'exercice		**42 669 068**	36 073 334
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		**21 474 059**	19 560 289
Perte sur cession d'immobilisations		**81 999**	711 760
		64 225 126	56 345 383
Variation nette des éléments hors caisse	12	**(32 901 108)**	(27 126 740)
		31 324 018	29 218 643
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisition		**(29 753 431)**	(45 983 969)
Produit de cession		**44 930**	51 777
		(29 708 501)	(45 932 192)
Activités de financement			
Émission de dettes à long terme		**14 050 000**	23 872 000
Remboursement de la dette à long terme		**(13 407 700)**	(14 548 700)
Variation nette des emprunts temporaires		**(2 234 600)**	7 379 397
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme		**4 101**	(100 267)
		(1 588 199)	16 602 430
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**27 318**	(111 119)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début		**1 233 304**	1 344 423
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin		**1 260 622**	1 233 304

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil
Charges par objets
Exercice terminé le 31 décembre 2019

			Réalisations
	Budget	**2019**	2018
	$	**$**	$
Rémunération	**91 969 109**	**92 070 810**	83 812 445
Charges sociales	**28 162 201**	**25 964 869**	23 900 013
Biens et services	**51 246 546**	**50 393 107**	43 626 149
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	**1 997 299**	**2 004 962**	1 828 830
Du gouvernement du Québec et ses entreprises	**77 200**	**197 559**	802 645
Autres frais de financement	**2 223 000**	**1 471 867**	1 362 973
Contributions à des organismes			(259 973)
Amortissement des immobilisations	**21 400 000**	**21 474 059**	19 560 289
	197 075 355	**193 577 233**	174 633 371

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2019

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 sur le territoire de l'agglomération de Longueuil.

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 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 11.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Estimations comptables

La préparation des états financiers, conformément aux *Normes comptables* exige que la direction du Réseau 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 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.

Actifs non financiers

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

Les éléments incorporels ne sont pas constatés comme actifs dans les états financiers.

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.

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2019

2. Principales méthodes comptables (suite)

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	3 à 10 ans
Machinerie, outillage et équipement divers	10 ans
Autres (asphaltage)	15 ans

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

L'amortissement des immobilisations est inclus dans les charges à l'état des résultats, mais retiré aux fins du calcul de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales.

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.

Passifs

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 comptabilisées 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.

Revenus

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'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) depuis le 1er juin 2017.

Conformément aux modalités de l'entente intervenues entre les parties, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2019, les revenus provenant de l'ARTM correspondent à la rémunération prévue selon la prestation du service de transport collectif sur le territoire du Réseau. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes selon un budget établi annuellement.

2. Principales méthodes comptables (suite)

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 créditeurs et charges à payer pour des cotisations dues non versées à la fin de l'exercice, de même que pour les cotisations devant être versées dans les exercices subséquents relativement à des services déjà fournis.

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.

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 1er janvier 2014. Pour cette raison, la méthode d'évaluation de l'obligation du volet antérieur au 1er 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 2019.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement comme charge.

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.

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Les dépenses constatées à taxer ou 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 méthodes d'allègement permises, le Réseau a amorti partiellement cette somme au cours de 2019;

ii) pour les coûts reliés aux services passés découlant de modifications de régimes de retraite à prestations déterminées : en vertu des méthodes d'allègement permises, le Réseau a amorti entièrement cette somme au cours de 2019;

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 aux 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. Le solde au 31 décembre a été complètement amorti au cours de 2019.

Instruments financiers

Le Réseau conclut périodiquement des contrats de swap de marchandises avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie des fluctuations du prix du carburant.

Les gains et pertes qui y sont reliés sont constatés dans l'état des résultats au cours de l'exercice où ils sont réalisés et présentés en contrepartie de la charge correspondante.

3. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 1 259 022 $ (1 231 654 $ en 2018) est affecté à des fins de fonds d'assurance.

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2019

4. Débiteurs

	2019	2018
	$	$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	**70 334 821**	45 412 115
Gouvernement du Canada et ses entreprises	**17 608 609**	9 911 704
Organismes municipaux	**1 068 664**	128 317
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	**9 976 865**	7 559 329
Autres	**3 214 153**	4 401 255
	102 203 112	67 412 720

Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme		
Gouvernement du Québec et ses entreprises	**43 627 156**	38 881 066

Les montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme portent intérêts à des taux variant de 1,80 % à 3,00 % (1,80 % à 3,00 % au 31 décembre 2018) et viennent à échéance au plus tard en 2024.

En vertu d'ententes avec le gouvernement provincial, le Réseau recevra sous forme de transferts, une compensation pour les intérêts qu'il doit assumer pour ses dettes.

5. Emprunts temporaires

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 45 000 000 $ (45 000 000 $ en 2018), portant intérêt au taux de base de 3,95 % (3,95 % en 2018) 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 $ (10 000 000 $ en 2018), portant intérêt au taux de base de 3,95 % (3,95 % en 2018).

Le solde des emprunts est de 11 840 864 $ au 31 décembre 2019 (14 075 464 $ au 31 décembre 2018).

6. Créditeurs et charges à payer

	2019	2018
	$	$
Fournisseurs	**23 440 877**	9 395 134
Salaires et avantages sociaux	**17 102 427**	13 605 525
Dépôts et retenues de garantie	**490 892**	544 776
Intérêts courus sur la dette à long terme	**233 457**	220 534
	41 267 653	23 765 969

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2019

7. Dette à long terme

	2019	2018
	$	$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 0,98 % à 3,00 %, échéant à différentes dates de 2020 jusqu'à 2026	**84 515 200**	83 872 900
Frais reportés liés à la dette à long terme	**(477 659)**	(481 760)
	84 037 541	83 391 140

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

	$
2020	20 038 300
2021	11 643 300
2022	23 215 300
2023	19 001 600
2024	9 816 000
2025 et suivantes	800 700

Le Réseau a émis des obligations envers un régime de retraite (PL54) pour un montant cumulatif de 2 586 200 $ (3 386 900 $ en 2018).

8. Avantages sociaux futurs

	2019	2018
	$	$
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs		
Actif des régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	**3 127 700**	1 407 800
Passif des régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	**(4 272 000)**	(4 060 000)
	(1 144 300)	(2 652 200)
Charge de l'exercice		
Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	**11 877 500**	11 293 800
Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	**317 000**	312 000
Régimes de retraite des élus municipaux	**35 670**	37 515
	12 230 170	11 643 315

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.

8. Avantages sociaux futurs (suite)

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 8,70 % à 10,33 % selon le groupe d'employés. Les taux de cotisation de l'employeur varient de 10,065 % à 14,00 % selon le groupe d'employés.

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées au 31 décembre 2018 pour quatre groupes d'employés et au 31 décembre 2017 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 1er 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.

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 2019.

	2019	2018
	$	$
Conciliation de l'actif au titre des avantages sociaux futurs		
Actif au début	**1 407 800**	409 700
Charge de l'exercice	**(11 877 500)**	(11 293 800)
Cotisations versées par l'employeur	**13 597 400**	12 291 900
Actif à la fin	**3 127 700**	1 407 800
Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	**369 988 500**	347 674 900
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**(386 597 700)**	(365 641 200)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	**(16 609 200)**	(17 966 300)
Pertes actuarielles non amorties	**19 736 900**	19 374 100
Actif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	**3 127 700**	1 407 800
Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	**369 988 500**	347 674 900
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**(386 597 700)**	(365 641 200)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	**(16 609 200)**	(17 966 300)

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2019

8. Avantages sociaux futurs (suite)

	2019	2018
	$	$
Charge de l'exercice		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	**15 033 100**	14 607 200
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	**389 500**	
Cotisations salariales des employés	**(6 818 200)**	(6 351 900)
Amortissement des pertes actuarielles	**2 465 800**	2 220 800
Charge de l'exercice excluant les intérêts	**11 070 200**	10 476 100
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	**21 817 600**	20 960 100
Rendement espéré des actifs	**(21 010 300)**	(20 142 400)
Charge d'intérêts nette	**807 300**	817 700
Charge de l'exercice	**11 877 500**	11 293 800
Informations complémentaires		
Rendement réel des actifs pour l'exercice	**21 416 200**	13 797 900
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	**(21 010 300)**	(20 142 400)
Gain (perte) de l'exercice sur le rendement des actifs	**405 900**	(6 344 500)
Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	**(4 427 500)**	1 938 000
Prestations versées au cours de l'exercice	**19 518 200**	18 381 300
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	**378 054 600**	331 013 185
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau	**2 586 200**	3 386 900
Valeur des obligations des régimes supplémentaires de retraite non capitalisés	**2 372 300**	2 067 900
Valeur des obligations implicites comprises dans la valeur des obligations		
Pour la réserve de restructuration	**696 400**	627 600
Pour le fonds de stabilisation et la réserve liée à la PED	**5 962 400**	5 224 100
DMERCA	**13**	16

	2019	2018
	%	%
Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	**5,76**	6,10
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	**6,04**	6,10
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	**3,01**	3,00
Taux d'inflation (fin d'exercice)	**2,00**	2,00

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2019

8. Avantages sociaux futurs (suite)

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.

	2019	2018
	$	$
Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs		
Passif au début de l'exercice	**(4 060 000)**	(3 851 000)
Charge de l'exercice	**(317 000)**	(312 000)
Prestations ou primes versées par l'employeur	**105 000**	103 000
Passif à la fin de l'exercice	**(4 272 000)**	(4 060 000)
Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**(5 102 000)**	(4 201 000)
Pertes actuarielles non amorties	**830 000**	141 000
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	**(4 272 000)**	(4 060 000)
Charge de l'exercice		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	**135 000**	114 000
Amortissement des pertes actuarielles	**34 000**	57 000
Charge de l'exercice excluant les intérêts	**169 000**	171 000
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	**148 000**	141 000
	317 000	312 000
Informations complémentaires		
DMERCA	**13**	13

	2019	2018
	%	%
Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	**2,75**	3,50

8. Avantages sociaux futurs (suite)

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 1er janvier 2010.

Régime de retraite des élus municipaux

Le Régime de retraite des élus municipaux (RREM) et le Régime de prestations supplémentaires des élus municipaux (RPSEM), ce dernier s'appliquant de façon complémentaire, s'il y a lieu, aux élus municipaux en poste le 31 décembre 2000 et aux personnes ayant droit à une rente du RREM à cette date, sont des régimes à prestations déterminées gérés en vertu de la *Loi sur le régime de retraite des élus municipaux* (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 telle qu'établies par règlement du gouvernement.

	2019	2018
	$	$
Cotisations des élus au RREM	**10 582**	10 888
Charge de l'exercice		
Contributions de l'employeur au RREM	**35 670**	37 515

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2019

9. Immobilisations

	2018			**2019**
	Solde au début	**Addition**	**Cession/ ajustement**	**Solde à la fin**
	$	**$**	**$**	**$**
Coût				
Bâtiments	107 923 925	**4 112 268**		**112 036 193**
Véhicules	295 645 008	**22 607 640**	**7 313 409**	**310 939 239**
Ameublement et équipement de bureau	37 977 745	**3 026 057**	**26 371**	**40 977 431**
Machinerie, outillage et équipement divers	4 106 190	**281 795**		**4 387 985**
Terrains	3 645 855			**3 645 855**
Autres	3 231 113	**8 915 167**	**(2 778 925)**	**14 925 205**
	452 529 836	**38 942 927**	**4 560 855**	**486 911 908**
Immobilisations en cours	4 410 046	**3 384 240**	**2 778 925**	**5 015 361**
	456 939 882	**42 327 167**	**7 339 780**	**491 927 269**

	2018			**2019**
	Solde au début	**Addition**	**Cession/ ajustement**	**Solde à la fin**
	$	**$**	**$**	**$**
Amortissement cumulé				
Bâtiments	58 123 463	**2 617 853**		**60 741 316**
Véhicules	131 096 968	**16 848 435**	**7 186 480**	**140 758 923**
Ameublement et équipement de bureau	31 172 441	**1 290 144**	**26 371**	**32 436 214**
Machinerie, outillage et équipement divers	2 884 104	**179 577**		**3 063 681**
Autres	250 175	**538 050**		**788 225**
	223 527 151	**21 474 059**	**7 212 851**	**237 788 359**
Valeur comptable nette	233 412 731	**20 853 108**	**126 929**	**254 138 910**

Le Réseau a acquis des immobilisations, dont un solde de 13 951 081 $ au 31 décembre 2019, (1 377 345 $ au 31 décembre 2018) est inclus dans les créditeurs et charges à payer.

10. Autres actifs non financiers

	2019	2018
	$	$
Frais payés d'avance	**863 646**	357 880
Dépôts sur achat d'autobus	**175 816**	
	1 039 462	357 880

Réseau de transport de Longueuil
Notes complémentaires aux états financiers
31 décembre 2019

11. Excédent accumulé

	2019	2018
	$	$
Excédent de fonctionnement non affecté	**79 095**	470 350
Excédent de fonctionnement affecté	**6 830 284**	6 332 515
Réserves financières et fonds réservés	**1 781 530**	1 514 029
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	**(4 528 800)**	(10 528 800)
Financement des investissements en cours	**5 448 794**	(6 816 990)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	**215 837 066**	191 807 797
	225 447 969	182 778 901

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

	2019	2018
	$	$
Débiteurs	**(34 790 392)**	(23 359 854)
Créditeurs et charges à payer	**4 927 948**	(11 906 099)
Revenus reportés	**18 996**	(5 142)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	**(1 507 900)**	(789 100)
Stocks	**(868 178)**	(251 584)
Autres actifs non financiers	**(681 582)**	9 185 039
	(32 901 108)	(27 126 740)

13. Obligations contractuelles

Le Réseau s'est engagé en vertu de divers contrats de fourniture de service de transport, d'entretien, de location de locaux et autres échéant jusqu'en 2024, à verser une somme totale de 76 700 681 $. Les versements des cinq prochains exercices sont les suivants :

	$
2020	35 517 192
2021	26 771 715
2022	5 745 893
2023	4 456 647
2024	4 209 234

Le Réseau s'est aussi engagé, pour l'exercice 2019, pour un montant de 3 153 701 $ afin de compléter l'acquisition de 5 minibus électriques. Au 31 décembre 2019, 1 minibus a été reçu pour un montant de 590 307 $. Il reste, pour 2020, un solde de 2 563 394 $ pour compléter l'engagement. Par ailleurs, cet engagement est admissible à une subvention à hauteur de 90 % des coûts admissibles.

13. Obligations contractuelles (suite)

Finalement, le RTL s'est engagé à acquérir 92 autobus au cours des trois prochaines années. La valeur totale estimative de cet engagement d'autobus est de 82 333 930 $ et se répartit comme suit :

	$
2020	14 668 550
2021	34 514 237
2022	33 151 143
Total	82 333 930

Les dépenses admissibles feront l'objet de subventions variant entre 75 % et 85 % pour un total estimé de 69 983 840 $.

L'échéancier s'établit ainsi :

	$
2020	12 468 268
2021	29 337 101
2022	28 178 471
Total	69 983 840

14. 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 9 580 800 $. Les revenus de publicités à percevoir au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 820 000 $ en 2020, à 920 800 $ en 2021, à 919 600 $ en 2022, à 1 019 200 $ en 2023 et à 1 020 400 $ en 2024.

15. Éventualités

Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'auto-assurer les risques d'accidents routiers de ses véhicules. Dans le but de se conformer aux exigences de la Section V du règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*. Le Réseau a créé un surplus affecté dont le solde est de 1 261 374 $ au 31 décembre 2019 (1 233 955 $ au 31 décembre 2018).

16. 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. Une perte de 326 075 $ a été constatée au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2019 (gain de 1 147 200 $ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2018). La valeur au marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2019, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2021 à 2023 pour une quantité totale de référence de 18 750 000 litres dont la valeur au marché est de 490 502 $ (au 31 décembre 2018, le Réseau possédait des contrats d'achat à terme échéant de 2019 à 2022 pour une quantité totale de référence de 21 500 000 litres dont la valeur au marché était de 1 705 866 $).

17. 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.

18. 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.

19. Évènements postérieurs à la date du bilan

Après la fin d'exercice, l'éclosion d'une nouvelle souche de coronavirus (COVID-19) a entraîné une crise sanitaire mondiale majeure qui continue d'avoir des incidences sur l'économie globale et sur les marchés financiers à la date de mise au point définitive des états financiers.

Ces évènements sont susceptibles d'entraîner des modifications importantes de l'actif ou du passif au cours du prochain exercice ou d'avoir des répercussions importantes sur les activités futures. La société a pris et continuera à prendre des mesures à la suite de ces évènements afin de minimiser les répercussions. Cependant, il est impossible de déterminer toutes les incidences financières de ces évènements pour le moment.

Réseau de transport de Longueuil
Annexes
Exercice terminé le 31 décembre 2019

Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

		Réalisations	
	Budget	**2019**	2018
	$	**$**	$
Excédent (déficit) de l'exercice	**(5 635 270)**	**42 669 068**	36 073 334
Moins : revenus d'investissement		**(53 662 833)**	(46 618 748)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	**(5 635 270)**	**(10 993 765)**	(10 545 414)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	**21 400 000**	**21 474 059**	19 560 289
Produit de cession		**44 930**	51 777
Perte sur cession		**81 999**	711 760
	21 400 000	**21 600 988**	20 323 826
Financement			
Remboursement de la dette à long terme	**(13 930 994)**	**(4 095 070)**	(6 793 589)
Affectations			
Activités d'investissement	**(127 500)**	**(138 136)**	(60 869)
Déficit accumulé			
Réserves financières et fonds réservés	**(300 000)**	**(294 922)**	(281 500)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	**(1 406 236)**	**(6 000 000)**	(2 302 375)
	(1 833 736)	**(6 433 058)**	(2 644 744)
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	**-**	**79 095**	340 079

Réseau de transport de Longueuil
Annexes
Exercice terminé le 31 décembre 2019

Annexe B – Excédent d'investissement à des fins fiscales

		Réalisations
	2019	2018
	$	$
Revenus d'investissement	**53 662 833**	46 618 748
Conciliation à des fins fiscales		
Immobilisations		
Acquisitions – Transport	**(42 327 167)**	(47 176 314)
Financement		
Financement à long terme des activités d'investissement	**791 982**	4 319 921
Affectations		
Activités de fonctionnement	**138 136**	60 869
Excédent accumulé - Fonctionnement non affecté		12 979
	138 136	73 848
Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	**12 265 784**	3 836 203

rtl-longueuil.qc.ca

Dépot légal
3e trimestre 2020
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN-978-2-921426-40-4

Produit par la Direction
des communications
et affaires publiques du RTL