

RAPPORT ANNUEL 2021

En route vers
un réseau renouvelé



Table des matières

- Mission, vision, valeurs 4
- Message de la présidente du conseil d'administration 6
- Message du directeur général 10
- Un vaste réseau qui dessert une population nombreuse 14
- L'année 2021 en bref 16
- Conseil d'administration 18
- Comité de direction 20
- Les services du RTL 21
 - Transport régulier 22
 - Transport adapté 25
 - Centre de relation et information client (CRIC) 27
- Les grands projets 29
 - Réseau express métropolitain (REM) 30
 - Réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine 31
 - Transport à la demande 32
 - Nouveaux stationnements incitatifs 32
 - Bonification du service 33
 - Refonte tarifaire de l'ARTM 34
- Les projets du RTL 35
- LUTTE CONTRE LA COVID-19 36
 - Une nouvelle méthode pour désinfecter les autobus 36
 - Des navettes pour encourager la vaccination 37
 - Mise en place du vaccibus : une initiative du CISSS de la Montérégie-Centre 37
 - Transport des personnes sans-abris 38
- LE RTL EN MODE ÉCOUTE 39
 - Consultations publiques 39
 - Plan de développement en accessibilité universelle 2021-2026 40
 - Renouvellement des ententes de transport scolaire 41
 - Amélioration de l'expérience client : 38 nouveaux abribus en 2021 42
- IMPLICATION CITOYENNE 43
 - Loisirs et plein air : les partenariats du RTL 43
 - Programme J'monte à bord : au tour des 55 ans et plus! 45
 - Formation de la relève : partenariat avec le CFP Paul-Rousseau 46
- EN ROUTE VERS L'INNOVATION 47
 - Le RTL plus branché que jamais : lancement des midibus 47
 - Des afficheurs numériques dans les abribus 49
 - Concept : des supports à vélos abrités au design distinctif 49
 - Coopérathon : à la recherche de l'innovation 50
 - Achalandage à bord : Chrono et Transit 50
 - Expérimentation en mobilité intégrée : recharger sa carte OPUS sur son appareil mobile 51
 - La rénovation et l'entretien des bâtiments au cœur des projets 52
- L'ENVIRONNEMENT EST DANS NOTRE NATURE 56
 - Récupérer et recycler les masques à usage unique, c'est possible! 56
 - Nouvelle initiative pour réduire l'utilisation du papier 57
- LES RESSOURCES HUMAINES 58
 - Bien-être au travail et retour progressif 58
 - Les employés du RTL en chiffres 58
- LES COMMUNICATIONS 60
 - Le RTL remporte un prix de la SQPRP 60
 - Ouverture du compte Instagram 61
 - Quand le RTL fait équipe avec la Société de l'assurance automobile du Québec 61
 - Les communications en chiffres 62
- Situation financière 63
 - État des résultats 64
 - État de la situation financière 65
- États financiers 67



Mission

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



Vision

En 2025, selon notre vision, le RTL sera le principal acteur de la mobilité des personnes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil. Nous ferons 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 prochaines années.



Valeurs

RESPECT

Agir avec considération envers les personnes et notre environnement.

INTÉGRITÉ

Communiquer avec transparence et agir avec loyauté.

OUVERTURE D'ESPRIT

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

ENGAGEMENT

S'investir dans la réalisation de notre mission, encourager et reconnaître les personnes.

Message de la présidente du conseil d'administration



Geneviève Héon
Présidente

Le transport en commun est un instrument collectif formidable pour arriver à avoir un impact réel sur les changements climatiques, sur notre qualité de vie et sur l'avenir des collectivités. C'est donc avec fierté et ambition que j'ai accepté la présidence du conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil.

L'année 2021 ne ressemblera certes à aucune autre. Aussi, le conseil a-t-il pu constater le dynamisme dont ont fait preuve tous les secteurs de l'organisation, tant dans la mise en place des mesures pour protéger la santé et la sécurité de la clientèle et du personnel que dans l'implantation du *Vaccibus*, la signature de nouvelles ententes avec les centres de services scolaires, l'élaboration d'un plan de gestion des matières résiduelles ou la complétion de la phase 2 des consultations publiques sur le « nouveau » réseau à mettre en place dans la foulée de l'arrivée du REM sur la Rive-Sud.

Le Plan de développement en accessibilité universelle (PDAU)

Élaboré dans un contexte de pandémie et dans un esprit de continuité, le PDAU 2021-2026 du RTL a mobilisé de nombreux intervenants, dont le milieu communautaire, les partenaires des centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS), les villes de l'agglomération et toutes les directions du RTL. Une quarantaine d'actions concrètes ont été mises de l'avant pour améliorer nos services aux personnes à mobilité réduite. Ce plan vient consolider nos pratiques au sein de l'organisation et, surtout, nous assurer de prendre en compte l'enjeu de l'accessibilité à travers toutes nos actions.

Bien que les principaux bénéficiaires soient les personnes handicapées, les aînés, les jeunes familles avec poussette et les personnes ayant des limitations temporaires, l'ensemble de la clientèle du RTL pourra profiter des actions déployées pour l'accessibilité universelle de son réseau. Nous sommes convaincus que

chaque action posée aura son importance pour la réussite de ce projet ambitieux pour lequel les mots d'ordre sont : simplicité, fiabilité, souplesse et accessibilité pour tous.

Le *Vaccibus*

De juillet à octobre, c'est avec enthousiasme que le RTL a prêté un de ses autobus au CISSS de la Montérégie-Centre pour le transformer en site mobile de vaccination. Une brigade formée par la Direction de santé publique de la Montérégie a ainsi parcouru divers quartiers de 14 municipalités du territoire pour informer les gens des alentours et les inviter à s'y présenter pour recevoir leur vaccin. Au terme de l'initiative, pas moins de 4700 personnes ont été vaccinées sur un parcours de quelque 2300 kilomètres. La plaque de reconnaissance que le CISSS a remise au RTL en guise de remerciement est allée droit au cœur des membres de l'équipe à l'origine de cette collaboration.

Les ententes avec les centres de services scolaires

Pour l'année scolaire 2021-2022, le RTL transporte désormais 7 075 élèves grâce aux ententes pour le transport des élèves des écoles secondaires du Centre de services scolaire Marie-Victorin, de la Commission scolaire Riverside et du Centre de services scolaire des Patriotes. Par rapport à la rentrée de l'année précédente, cela représente un achalandage supplémentaire de 500 élèves.

Le Plan de gestion des matières résiduelles

Soucieux de réduire son impact sur l'environnement et de gérer ses matières résiduelles de manière responsable, le RTL a entrepris d'élaborer un plan de gestion qui applique les principes du 3RV-E en favorisant la réduction, la réutilisation, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles. Que ce soit au garage, sur la route ou au bureau, le Plan de gestion des matières résiduelles détaillera les mesures à mettre en place afin d'atteindre les cibles gouvernementales avec une vision « zéro déchet ».

Les premières actions de ce plan visant le tri à la source et menées avec la collaboration des employés ont engendré une réorganisation de l'espace de travail qui permettra de réduire les déchets ultimes. Parmi les initiatives à souligner, nous avons entrepris une caractérisation de nos déchets, installé des bacs de récupération dédiés dans les garages, lancé un projet pilote pour l'utilisation des chiffons réutilisables et implanté la récupération des masques de procédure à usage unique.

Les consultations publiques, phase 2

À l'écoute de ses clients et suivant les premières consultations publiques de 2019, le RTL a soumis aux citoyens de l'agglomération ses propositions pour le nouveau réseau de transport en commun grâce à la mise en ligne d'une nouvelle plateforme de consultation du 21 juin au 30 septembre 2021. À cela se sont ajoutées deux séances virtuelles de consultations publiques, les 8 et 9 septembre, pour l'ensemble des citoyens de l'agglomération, et trois séances pour nos employés, à la fin d'août.

Cette récente étape de consultation visait à confirmer que la révision du réseau d'autobus proposée par le RTL répondait davantage aux priorités et aux besoins exprimés par les citoyens en 2019. Inspiré des commentaires formulés par les clients, le RTL a dès lors présenté une nouvelle ossature du réseau d'autobus et donné l'occasion aux citoyens de s'exprimer sur cette proposition.

En tout, ce sont plus de 6 600 visites qui ont été effectuées sur la plateforme de consultation du RTL depuis la première mise en ligne en 2021, alors que près de 4 400 documents et cartes y ont déjà été téléchargés et que quelque 700 contributions et commentaires y ont été déposés. Après un processus d'analyse et d'évaluation, les experts du RTL peaufineront les scénarios de desserte et comptent dévoiler les nouvelles caractéristiques du réseau aux citoyens de l'agglomération avant l'ouverture du REM.

« Les réalisations de la dernière année sont garantes de la force et de la capacité d'adaptation de notre organisation pour être au diapason des besoins et des attentes de la clientèle. »

À cet égard, la collaboration et l'appui des membres du comité de direction sont des atouts précieux. Leur agilité et leur capacité à bien guider leurs équipes, qui ont d'ailleurs su faire preuve d'une grande flexibilité, permettent d'entrevoir l'avenir avec optimisme.

Je ne saurais clore ce message sans saluer le travail accompli par mon prédécesseur, M. Jonathan Tabarah, et ses collègues du conseil d'administration dont le mandat s'est terminé en fin d'année. Sous sa gouverne, le RTL a non seulement su faire face à la pandémie, mais a surtout fait la démonstration du dynamisme, de la mobilisation et du professionnalisme de ses équipes. Ainsi, le RTL a notamment entrepris son virage électrique, adopté le Plan de développement en accessibilité universelle 2021-2026 et tenu des consultations publiques en vue du renouvellement de son réseau dans la perspective de l'arrivée du REM.

Le nombre de réalisations témoigne tant de la force et de la vitalité du RTL que du leadership de son CA. Cela en fait l'un des réseaux de transport public parmi les plus dynamiques au Québec. Nous pouvons en être fiers.

Geneviève Héon
Présidente du conseil d'administration

Message du directeur général



Michel Veilleux
Directeur général

Au RTL, comme dans l'ensemble de la société, il a fallu un bon lot de résilience, de détermination et de solidarité pour affronter une seconde année de pandémie. Nos gestionnaires, nos chauffeurs, nos préposés à l'entretien ainsi que nos employés de bureau ont tous fait preuve de leur capacité à s'adapter au changement et à maintenir une qualité de service optimale malgré tout.

En continu, et particulièrement en périodes de couvre-feu, le RTL a suivi la situation au quotidien et s'est ajusté en conséquence, selon les besoins et les contraintes, tout en s'assurant que les secteurs institutionnels, industriels et commerciaux étaient mis en priorité.

Incidemment, notre équipe des communications a vu ses efforts récompensés au printemps, pour une seconde année consécutive, par la Société québécoise des professionnels des relations publiques, qui lui a décerné un Prix d'excellence Argent dans la catégorie « campagne de communication stratégique COVID-19 ». Nos employés ont su faire preuve d'originalité pour informer nos clients des différentes

mesures mises en place pour assurer leur sécurité.

L'achalandage a repris progressivement au fil des mois pour atteindre près de 52 % au début du mois de décembre, comparativement à la période prépandémique. Dans les jours suivants, la montée du variant Omicron a ralenti cet élan. Tout indique que, pour le début de 2022, avec le retour en présentiel prévu dans les bureaux et aux études – ne serait-ce que partiellement –, la relance s'enclenchera plus rapidement encore pour la nouvelle année.

L'électrification de notre réseau

En août, le RTL a franchi une étape importante dans son plan d'électrification avec la mise en service de ses premiers autobus à propulsion entièrement électrique. Le RTL est ainsi devenu le premier transporteur au Québec à mettre sur la route des midibus – d'un format de 9 mètres – à recharge lente à propulsion 100 % électrique. Ces cinq véhicules effectuent des trajets dans chacune des villes de l'agglomération de Longueuil à titre de projet pilote et sont

offerts gratuitement aux clients durant le projet pour simplifier leur utilisation et permettre à la population d'en faire l'essai.

Le plan d'électrification du RTL prévoit que ces autobus permettront aux employés du Réseau de se familiariser avec la nouvelle technologie électrique. D'ici 2030, il faut le rappeler, 55 % des autobus urbains devront être électrifiés au Québec, selon le Plan pour une économie verte (PEV) du gouvernement du Québec. La volonté d'investir cinq milliards de dollars dans l'électrification des transports publics urbains, exprimée par le premier ministre du Québec, est de bon augure. Cet investissement sera réparti entre les infrastructures et les autobus. Le Réseau compte d'ailleurs commencer l'achat de ses premiers autobus électriques de format standard, c'est-à-dire 12 mètres, en 2022.

De l'aide au financement du transport collectif

La pérennité et la diversité des sources de financement du transport collectif constituent des enjeux bien concrets pour notre

organisation, comme pour nos pairs, sous la gouverne de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Dans ce contexte, le RTL a salué le soutien gouvernemental de cent millions de dollars pour 2022-2023 accordé à l’ARTM, annoncé dans le cadre de la mise à jour économique du 25 novembre 2021. Cette enveloppe viendra contribuer – de manière ponctuelle – à la stabilisation de la situation financière engendrée par la baisse d’achalandage dans les transports collectifs due aux contrecoups de la pandémie. Au RTL, elle sera également utile pour maintenir le niveau de services et assurer leur pleine reprise sans compromettre la qualité du service sur le territoire de l’agglomération de Longueuil.

Le rehaussement du financement du transport collectif est un incontournable, à la fois pour assurer la santé financière des organismes publics de transport en commun, réinstaurer un partage équitable des coûts entre les usagers, les municipalités et les automobilistes, et – à terme – atteindre les objectifs québécois de réduction de gaz à effet de serre (GES).

La réfection du centre d’exploitation de Saint-Hubert

Grâce aux sommes confirmées par le gouvernement du Québec, le RTL pourra élaborer et déposer un dossier d’opportunité au conseil des ministres pour la reconstruction du garage de Saint-Hubert. Cette étape précède le montage du dossier d’affaires pour autorisation finale. Le projet de reconstruction permettra au RTL de continuer à offrir un service de transport en commun fiable aux citoyens, de contribuer à la réduction des émissions de GES en prenant le virage de l’électrification, et de bâtir des installations plus durables dans le respect des normes.

Nous tentons depuis longtemps de trouver les sommes nécessaires pour mettre à niveau le centre d’exploitation de Saint-Hubert. Plusieurs études ont permis de démontrer les besoins urgents de remplacement de ce garage. Ce financement est donc arrivé à point nommé.

Les améliorations du service

Au chapitre des améliorations de nos services, je souligne l’ajout du programme *J’monte à bord* pour les 55 ans et plus. Notre stratégie commerciale inclut toutes les clientèles et c’est dans cet esprit que nous adaptons nos services à ce groupe d’âge, qui représente 17 % de nos usagers. Nous avons par ailleurs mis sur pied un projet pilote pour l’installation de panneaux à affichage dynamique dans les abribus du territoire. Ces panneaux permettent à la clientèle de consulter l’horaire des trois prochains passages en temps réel ou planifié, et d’être informée des perturbations de service ainsi que des messages d’intérêt général.

Pour le confort et la sécurité de la clientèle, 36 nouveaux abribus ont été installés dans le cadre du plan de gestion des arrêts du RTL, qui prévoit le remplacement de 98 abribus sur une période de 3 ans s’achevant en 2022. Il est important de souligner la collaboration des municipalités de l’agglomération dans l’amélioration de l’expérience client, notamment avec l’ajout d’abribus à ce plan de gestion sur leur territoire respectif.

Les stationnements incitatifs

Le chantier majeur que constitue le projet de réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine prévoit également un ensemble de mesures d’atténuation pour les navetteurs qui empruntent réguliè-

lièrement cette route. Le RTL collabore activement à l’élaboration et à l’application de ces mesures.

Parmi celles-ci, il y a la bonification du service d’autobus, l’Express 461 en particulier, qui transite en allers et retours quotidiens entre le Terminus de Touraine et la station de métro Radisson à Montréal, en passant par le Terminus De Mortagne, où 313 nouvelles places de stationnements incitatifs ont été aménagées au cours de l’automne 2021, pour un total de 538 places. Ces terminus permettent l’embarquement de plusieurs lignes d’autobus du RTL et d’exo, en transport régulier et adapté.

À plusieurs égards, l’année 2021 aura été difficile et extraordinaire, car elle nous a fait vivre bien des moments forts. L’importance de la solidarité a pris tout son sens. Les défis ont été nombreux et j’ai heureusement pu compter tant sur l’appui du conseil d’administration que sur celui de mes collègues du comité de direction pour faire face à la tempête COVID et relever les défis qui se sont posés à nous.

Grâce au professionnalisme, au talent et au sens du devoir de l’ensemble des employés et gestionnaires, nous avons pu répondre aux besoins de notre clientèle et maintenir un service de qualité. Nul doute que cela n’aurait pas été possible sans la collaboration et le dévouement de toutes les équipes, dont les syndicats du RTL. Ces gens ont toute ma gratitude.

Michel Veilleux
Directeur général

Un vaste réseau qui dessert une population nombreuse

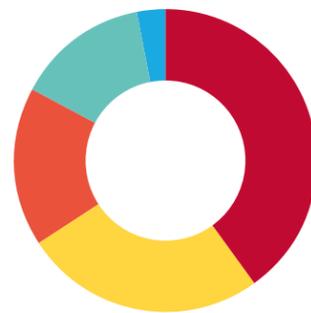
Suivant le dépôt du décret 1516-2021, concernant la population des municipalités locales, des villages nordiques et des arrondissements pour l'année 2022, le total des habitants pour les villes de l'agglomération de Longueuil est estimé à 434 711, se détaillant comme suit :

Population 434 552 citoyens



- **58%** Longueuil (251 639)
- **21%** Brossard (90 787)
- **10%** Boucherville (42 730)
- **6%** Saint-Bruno-de-Montarville (26 873)
- **5%** Saint-Lambert (22 523)

Superficie 309 km²



- **40%** Longueuil (123 km²)
- **26%** Boucherville (81 km²)
- **17%** Brossard (52 km²)
- **14%** Saint-Bruno-de-Montarville (43 km²)
- **3%** Saint-Lambert (10 km²)



Le Réseau

Étendue du Réseau :
796 km

Lignes régulières	72
Ligne métropolitaine	1
Lignes scolaires intégrées	71
Lignes de taxis collectifs	9
Ligne de taxis à la demande	1*
Lignes électriques	6

* En 2021, nous n'avions qu'une zone desservie, soit Saint-Bruno.



Le parc d'autobus

Total d'autobus en service :
425

Autobus à propulsion hybride	188
Autobus articulés	8
Autobus réguliers	229
Âge moyen des véhicules	7,8 ans



Le nombre de véhicules

Total de véhicules :
2 282

Année	
2016	443
2017	447
2018	475
2019	492
2020	425



Le nombre d'arrêts

Total d'arrêts :
3 507

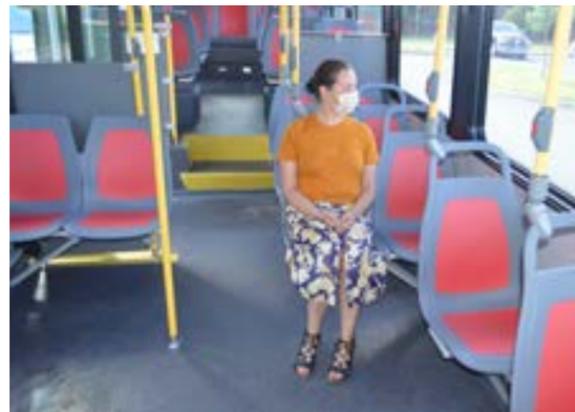
Année	
Arrêts avec abribus	703
Arrêts réguliers	2 804

L'année 2021 en bref



Achalandage

En raison de la pandémie et des mesures sanitaires mises en place, l'achalandage a diminué pour une deuxième année consécutive. On note une diminution de 10 % par rapport à 2020 et de 59 % par rapport à 2019 (année de référence pré-pandémie).



Offre de service

En 2021, l'offre de service globale est passée d'approximativement 85 % à environ 91 % comparativement à l'année de référence 2019.



Performance

Toujours dans un contexte de pandémie, notre ponctualité a affiché en 2021 un taux de 86 % et nous avons maintenu, pour cette même période, la livraison de notre service avec un taux hautement satisfaisant de 99,8 %.



Adaptation

À chaque assignation, des efforts ont été déployés pour maintenir ou améliorer l'offre de service sur les cinq grands axes que le RTL s'était engagé à maintenir sous analyse constante, soit la relance du centre-ville, la relance des activités économiques, la consolidation de la desserte des parcs industriels, les secteurs à faible revenu et le service scolaire intégré. La pandémie a également été l'occasion pour le RTL de développer de nouveaux partenariats afin de répondre aux besoins spécifiques de certains employeurs du territoire.

Conseil d'administration

Au 31 décembre 2021



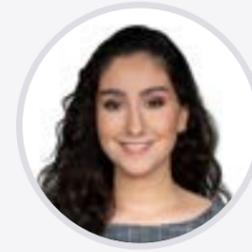
Geneviève Héon
Présidente du CA
et conseillère de la Ville
de Longueuil



Doreen Assaad
Vice-présidente du CA
et mairesse de la Ville
de Brossard



Marc-Antoine Azouz
Conseiller de la Ville
de Longueuil



Lysa Bélaïcha
Conseillère de la Ville
de Longueuil



Nancy Decelles
Représentante des usagers
du transport adapté



Nathalie Delisle
Conseillère de la Ville
de Longueuil



Louise Dion
Conseillère de la Ville
de Saint-Bruno-de-Montarville



Nick Kaminaris
Représentant des usagers
du transport adapté



Sylvain Larocque
Conseiller de la Ville
de Longueuil



Francis Le Chatelier
Conseiller de la Ville
de Saint-Lambert



Éric Normandin
Membre indépendant



Magalie Queval
Conseillère de la Ville
de Boucherville

LE CA EN CHIFFRES

Assemblées
publiques

10
séances

Comité

17
séances

Assemblée
extraordinaire

Aucune
séance

Comité de direction

Au 31 décembre 2021



Michel Veilleux
Directeur général



Sylvain Gonthier
Directeur principal
Planification et
Opérations



Nicolas Tanguay
Directeur principal
Planification et
développement du transport
et de la mobilité



Sophie Nadeau
Directrice
Ressources humaines



Nadia Goyer
Directrice
Communications
et expérience client



Dominique Authier
Directrice
Transport adapté
et taxi collectif



Natacha Bouvier
Directrice
Technologies de l'infor-
mation et systèmes
de transport intelligents



Carole Cousineau
Directrice
Affaires juridiques
et secrétariat corporatif



Pascale Denis
Directrice
Finances et trésorerie



Pascal Houle
Directeur
Entretien et ingénierie



Martin Lavoie
Directeur
Exploitation



Richard Breault
Directeur
Projets majeurs en
infrastructures de bâtiments



Daniel Sauvé
Directeur
Bâtiments et actifs
métropolitains

Les services du RTL





Transport régulier

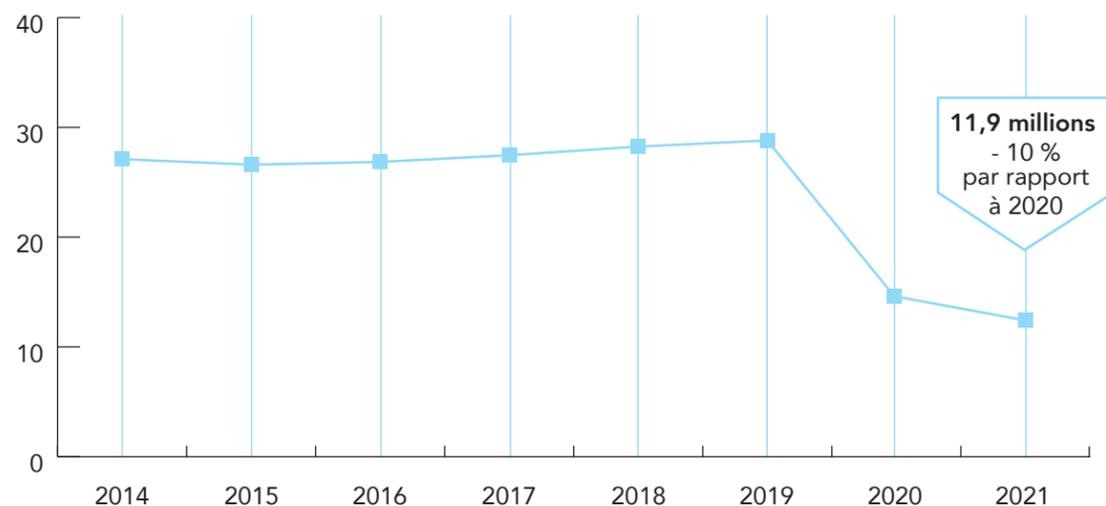
Au cœur de la deuxième vague de la pandémie, l'achalandage des premiers mois de l'année 2021 était à 28 % de ce qui avait été observé en janvier 2019, pour ensuite remonter à environ 35 % vers la fin du printemps. Cela s'explique notamment par une certaine hésitation à reprendre les transports collectifs – observée chez de nombreux usagers – et certaines mesures sanitaires mises en place, dont le télétravail.

L'assouplissement des mesures sanitaires à l'été, conjugué à la baisse du nombre de cas de COVID-19 recensés, a fait remonter l'achalandage à environ 46 % de ce qu'il était en 2019.

La rentrée scolaire à l'automne a encore fait croître le nombre d'usagers dans notre réseau, pour terminer l'année à 57 % de l'achalandage généré en décembre 2019.

Pour l'année 2021, l'achalandage global est équivalent à 41 % de celui de 2019.

Millions de déplacements



Offre de service

	Heures annuelles	Kilomètres annuels
Lignes régulières	816 057	17 373 985
Lignes scolaires intégrées	23 365	430 493
Taxis collectifs	39 896	902 271
Ligne métropolitaine	32 461	856 753
Total	911 779	19 563 502



Indicateurs de performance

	2020	2021
Taux de ponctualité du service	86,0 %	86,0 %
Taux de disponibilité des véhicules	99,7 %	99,75 %
Service commercial (heures)	602 337	627 210
Plaintes des clients par 100 000 déplacements	11,0	12,1

À chaque assignation, des efforts ont été fait pour maintenir ou améliorer l'offre de service sur les cinq grands axes que le RTL s'était engagé à maintenir sous analyse constante, soit la relance du centre-ville, la relance des activités économiques, la consolidation de la desserte des parcs industriels, les secteurs à faible revenu et le service scolaire intégré.

Des ajustements de service ont eu lieu tout au long de l'année afin d'assurer une offre de service adéquate sur ces cinq grands axes, notamment par :

- l'augmentation de la de fréquence et l'ajout de départs sur les lignes 14, 25, 28, 29, 35, 39, 61, 74, 98, 99, 121, 185, T20, T89, T92 et T93;
- le retour en service des lignes 30, 33, 85, 86, 87, 128 et T94;
- l'ajout des nouvelles lignes 93, 442 et 461;
- l'ajout de lignes scolaires intégrées pour les écoles Jacques-Rousseau et Agora ainsi que l'ajout de doublure de départs pour plusieurs écoles.

Le variant Omicron de la COVID-19, qui a sévi en fin d'année et dont la contamination était la plus forte, a été particulièrement difficile pour toute la communauté, et le RTL n'y a pas échappé. Nous nous sommes malgré tout ajustés aux différentes contraintes pour continuer à faire avancer nos services.



Transport adapté

Malgré la situation pandémique, l'achalandage a été en hausse de 9,9 % comparativement à 2020, avec 210 142 déplacements, mais en baisse de 48,9 % comparativement aux chiffres observés en 2019. Le centre de réservation a eu un niveau de prestation de service de 97,8 %, soit une hausse de 6,4 % par rapport à 2020. Il a également répondu à 142 503 appels. Considérant la baisse des déplacements, le nombre de plaintes a chuté de façon importante, soit à 8,3 plaintes par 10 000 déplacements. La qualité de service en période pandémique n'a toutefois pas subi de dégradation, tant pour la clientèle que pour les chauffeurs. Tous ont collaboré pour assurer un service professionnel et sécuritaire.



Le RTL a revu et ajusté les temps de parcours à l'été 2021, ce qui a permis d'assurer l'exactitude des temps entre les déplacements des clients. À travers cette démarche, l'équipe du transport adapté a dû consentir beaucoup d'efforts pour analyser la situation et les résultats sont probants.

Par ailleurs, le RTL a finalisé les travaux de numérisation de près de 5 000 dossiers actifs, dans le respect des règles d'archivage et de protection des données personnelles. Ce projet a permis de répondre plus rapidement aux clients, aux familles et aux intervenants.



Centre de relation et information client (CRIC)

Présente 365 jours par année, l'équipe du CRIC a répondu aux questions des clients, pris en charge les demandes et plaintes à l'égard des services du RTL et géré les requêtes pour des objets perdus ou trouvés dans le Réseau. Elle a également diffusé les perturbations de service sur les différentes plateformes numériques.

Grâce au programme de recueil et d'analyse de la voix des clients, l'équipe a mené des consultations publiques et des sondages afin de nourrir en continu les réflexions stratégiques en matière de planification et de développement du transport ainsi que de bonification des services.

En parallèle, les représentants du CRIC ont aussi contribué à différents projets d'amélioration des services, tels que l'installation d'afficheurs dynamiques dans les abribus ou les travaux de réaménagement de la billetterie du Terminus Longueuil.

Ils ont participé activement aux tables de travail métropolitaines pilotées par l'ARTM, qui portie notamment sur :

- la refonte tarifaire;
- l'expérimentation de nouvelles solutions numériques;
- le développement de normes d'affichage (signalétique, dynamique);
- la préparation du lancement du Réseau express métropolitain (REM).



En conclusion, malgré les aléas de la pandémie, le CRIC a continué d'assurer un service constant et centré sur les besoins des usagers afin d'accompagner les clients du RTL vers le retour à une nouvelle normalité.

Déplacements

	Centre Rodi	Dix-Trente	Lionel Gadbois	Hotel Mortagne	Centre Marcel Dulude	Ancien Loblaws
Minibus	203	64	4	5	7	164
Taxis	320	163	2	9	5	243
Total	523	227	6	14	12	407

Achalandage

	2020	2021
Déplacements en minibus	46 110	51 302
Déplacements en taxi adapté	29 512	33 266
Déplacements en taxi régulier	115 557	125 574
Total	191 179	210 142

Indicateurs de performance

	2020	2021	Variation
Plaintes des clients par 10 000 déplacements	10	8,3	-17 %
Heures de service par minibus	25 292	28 240	11,7 %
Nombre de minibus en période de pointe	10	11	10 %
Nombre de taxis disponibles en période de pointe	150	150	0 %

Du 21 au 27 novembre 2021, le transport adapté du RTL a clôturé 40 belles années d'existence. Le RTL est fier d'être un vecteur important pour encourager la mobilité, l'inclusion, l'intégration et l'autonomie.

Activité du CRIC en chiffres

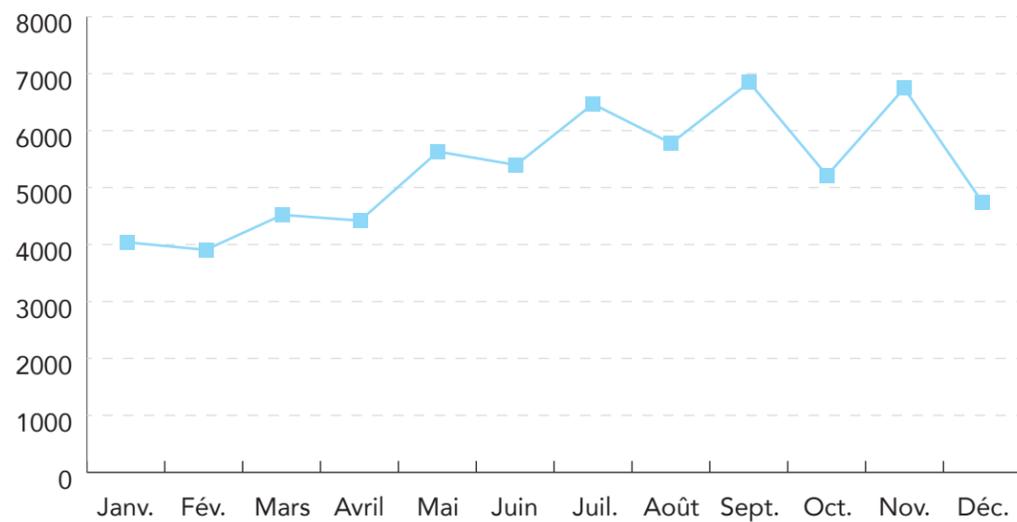
L'activité du CRIC a suivi l'évolution de la fréquentation du transport collectif, ponctuée par les consignes sanitaires liées à la gestion de la pandémie.

Ainsi, l'équipe composée d'agents de la relation avec la clientèle et d'agents d'information aux voyageurs et de la relation avec la clientèle a notamment répondu à 64 908 appels téléphoniques (-7 % comparativement à 2020).

Au total, 1 601 plaintes ont été adressées au RTL en 2021, soit un chiffre équivalent à celui de 2020. On observe que 90 % de ces plaintes concernent le transport régulier et 10 %, le transport adapté.

Que ce soit par courriel ou par téléphone, les agents du CRIC ont également traité 231 demandes et 588 commentaires et félicitations.

Nombre d'appels mensuels en 2021



Les grands projets





Tout au long de l'année 2021, les équipes du RTL ont tenu des séances de travail pour faire avancer le projet. Une coordination de programme a été mise en place et rassemble quatre groupes de travail :

- **Groupe de travail 1** : plan de relève (service provisoire de surface) qui réside dans la mise en place d'un service temporaire en cas de panne du REM;
- **Groupe de travail 2** : mise en service / rabattement relativement à la mise en place du nouveau réseau de bus du RTL;
- **Groupe de travail 3** : gestion et exploitation des équipements métropolitains et billetterie;
- **Groupe de travail 4** : transfert de la gestion des terminus des contractants (NouvLR et GPMM) vers le propriétaire du REM (CDPQ Infra) qui représente des activités de conformités par rapport au plan.

En bref, le REM est un projet qui mobilise plusieurs intervenants de l'organisation. Ces travaux permettront à terme, une mise en place harmonieuse du projet.



Réseau express métropolitain (REM)

Actuellement en phase de construction, le REM est le plus grand projet de transport collectif au Québec. Les premiers départs sont prévus en 2022 sur le segment Rive-Sud / Gare Centrale. Le reste du réseau sera mis progressivement en service en 2023-2024. À terme, ce métro léger comportera 26 stations, dont 3 seront situées sur le territoire de l'agglomération de Longueuil : les stations Brossard, Du Quartier et Panama. De ce fait, le RTL demeure un acteur incontournable dans l'avancée des travaux relatifs à ce projet d'envergure.

Depuis deux ans, le RTL a mis en place une structure de gouvernance interne dans le but d'organiser l'arrivée du REM. Il faut savoir que ce nouveau projet entrainera la mise en place d'un nouveau réseau de bus par le RTL pour s'adapter à ces changements et aux besoins des citoyens. Le RTL s'occupera également de la gestion déléguée des activités d'entretien, de sécurité et de service client des stations Panama et Brossard.

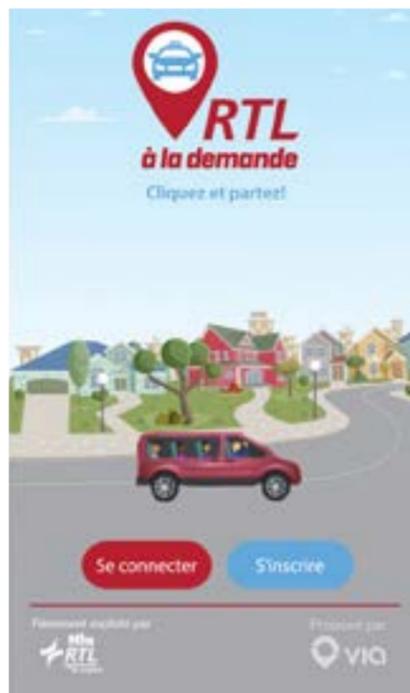


Réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

Dans le cadre des travaux de réfection majeure du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le RTL a collaboré avec Transports Québec et d'autres organismes pour mettre en place des mesures d'atténuation en transport collectif. L'objectif est d'offrir d'autres options aux automobilistes durant les travaux. Ces mesures ont inclus la construction de nouvelles infrastructures de transport collectif ainsi que l'ajout de services.

Mesures préférentielles pour autobus





Transport à la demande

Le RTL planifie un service de transport à la demande dans la zone des parcs industriels Longueuil / Lavoisier / Edison dans Longueuil et Boucherville, l'objectif étant d'offrir une mesure d'atténuation des travaux du pont-tunnel dans le secteur. Le déploiement est prévu pour le début de l'année 2022.



Nouveaux stationnements incitatifs

Le nouveau stationnement incitatif situé à l'angle du chemin de Touraine et de l'autoroute 20, à Boucherville, est en service depuis le 13 décembre 2021. En tout, 291 véhicules peuvent s'y garer. La clientèle est ainsi en mesure de prendre un autobus pour se rendre directement à la station de métro Radisson, à Montréal. Autre nouveauté : le stationnement de Mortagne a pris de l'expansion ! Avec ses 538 espaces de stationnement (dont 313 nouveaux), ce stationnement incitatif permet à la clientèle de se rendre au Terminus Radisson et au Terminus Longueuil. Ces deux stationnements incitatifs, dont le RTL est gestionnaire délégué, sont accessibles au transport adapté et parfaitement gratuits.



Bonification du service

Une nouvelle offre de services flexible, très compétitive par rapport à l'auto solo, a également été instaurée afin de limiter le nombre de véhicules sur le réseau routier. Cette bonification contribue également à l'atteinte des objectifs nationaux de réduction de gaz à effet de serre.

La nouvelle ligne 461 a été mise en service pour desservir le corridor Boucherville – Montréal. Elle relie le nouveau stationnement incitatif de Touraine et le stationnement de Mortagne au métro Radisson. Avec une fréquence soutenue en période de pointe et un service sept jours par semaine, la ligne 461 est une belle option pour éviter la congestion due aux travaux dans le pont-tunnel. Poursuivant le même objectif, divers circuits ont aussi été bonifiés et intensifiés, soit les lignes 61, 161, T89, T92 et T93.

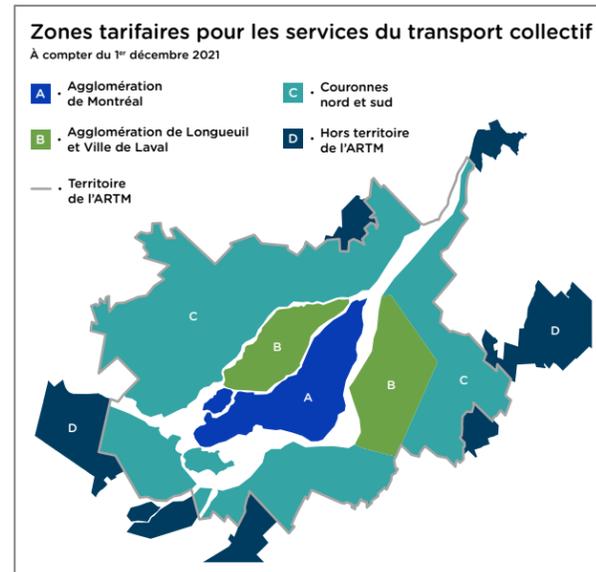


Refonte tarifaire de l'ARTM

C'est le 1^{er} juillet que la phase 1 de la refonte tarifaire initiée par l'ARTM est entrée en vigueur sur l'ensemble du territoire de l'organisation, incluant celui du RTL. Cette refonte vise à simplifier la grille tarifaire et à l'uniformiser pour l'ensemble de la région métropolitaine afin de la rendre à la fois plus facile à comprendre et plus équitable pour tous les usagers, qu'ils fassent partie du transport régulier ou du transport adapté. Cette refonte se déploie graduellement jusqu'en 2025.

Pour ce faire, le RTL a mobilisé une grande équipe afin de participer aux travaux des nombreux « chantiers » multipartites mis en place par l'Autorité. Sans relâche, ces chantiers ont avancé pendant plusieurs mois afin de préparer l'implantation de la nouvelle grille et d'assurer l'entrée en vigueur de celle-ci en tenant compte des particularités des usagers de l'agglomération.

La refonte constitue une grande mise à jour de la tarification du transport collectif et regroupe l'offre autour de deux familles de titres, soit Tous modes et Bus. Ceux-ci sont déployés graduellement jusqu'en juillet 2023 et remplacent de nombreux titres préexistants. Dans l'intervalle, on prévoit que la mise en place de titres transitoires et l'atténuation des hausses tarifaires plus importantes liées au retrait des titres existants se feront du 1^{er} juillet 2022 au 1^{er} juillet 2025. L'uniformisation des règles et des titres offerts fait partie intégrante de cette refonte,



à l'instar de la gratuité dans les transports collectifs pour les enfants âgés de 11 ans et moins sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Au RTL comme dans les autres organismes de transport collectif, un tel changement comporte son lot de modifications opérationnelles et administratives, et requiert que notre personnel en contact avec la clientèle soit formé et bien renseigné.

Les projets du RTL



Lutte contre la COVID-19



Une nouvelle méthode pour désinfecter les autobus

La COVID-19 nous a incités à améliorer nos protocoles de nettoyage et de désinfection de l'intérieur des autobus. Pour ce faire, nous avons entamé différentes études et analyses avec la contribution d'une microbiologiste. C'est ainsi que nous avons pu adopter, en 2021, la désinfection par brumisation et, dans certains cas particuliers, la désinfection par nettoyage mécanique.

L'ensemble de la préparation de l'entretien, fait lors du ravitaillement, incluant la ronde de sécurité exigée par la SAAQ, a été optimisé, et de nouveaux standards de production ont été définis. Des formations ont également été données à chaque employé travaillant sur la chaîne de ravitaillement.

Toute cette démarche a été accomplie conjointement avec les employés, le syndicat ainsi que les services de l'ingénierie, de la planification et de l'entretien.



Des navettes pour encourager la vaccination

Dans le cadre de la lutte contre la COVID-19, le RTL s'est associé avec le CISSS de la Montérégie-Est pour offrir un service de navettes pour la vaccination de la population. À ce titre, deux navettes ont été mises en place :

- La navette vers le Centre Marcel-Dulude, qui empruntait le boulevard De Boucherville, la Montée Sabourin et le boulevard De Montarville avec des passages toutes les 40 minutes;
- La navette vers l'Hôtel Mortagne, qui empruntait les boulevards Curé-Poirier et Jacques-Cartier à partir du Terminus Longueuil avec des passages toutes les 30 minutes.

Le service offert par ces deux navettes était gratuit pendant la mise en service. Pour la clientèle du transport adapté, le transport était toujours disponible afin d'assurer les déplacements vers les différentes cliniques.

Mise en place du vaccibus : une initiative du CISSS de la Montérégie-Centre

En collaboration avec le CISSS de la Montérégie-Centre, le RTL a lancé le *Vaccibus* le 13 juillet 2021. Spécialement aménagé en site mobile de vaccination, l'autobus a sillonné le territoire afin de vacciner la population contre la COVID-19. Le véhicule était également accessible aux personnes à mobilité réduite.

En quelques semaines, le *Vaccibus* a effectué près de 60 arrêts dans les parcs, les établissements scolaires, les événements, les entreprises et les commerces de 14 municipalités en Montérégie. Au total, 4700 personnes sont montées à bord du *Vaccibus*. Ses activités se sont clôturées le 15 octobre après une participation à la Nuit des sans-abris qui se déroulait à Saint-Jean-sur-Richelieu.





Jean-Frédéric Larocque, superviseur aux opérations (RTL) | Richard Deschamps, PDG (CISSSMC) | Nadia Goyer, directrice communications et expérience client (RTL) | Michel Veilleux, DG (RTL) | Carine Sauvé, directrice de la vaccination (CISSSMC) | Karine Desgagné, chef projets développement des transports (RTL) et Martin Dea, adjoint au PDG (CISSSMC)

À titre de reconnaissance, le CISSS de la Montérégie-Centre a remis une plaque honorifique au RTL pour souligner la précieuse collaboration offerte à la campagne de vaccination contre la COVID-19.

Transport des personnes sans-abris

Les chauffeurs du RTL ont activement participé aux déplacements sécuritaires de la clientèle itinérante, défi qui a été relevé avec professionnalisme et beaucoup d'humanité. Il faut savoir que l'organisation fait partie du comité « Itinérance Longueuil » mis sur pied au début de la pandémie. Ce comité est composé de responsables des différents établissements de santé, à savoir la Ville de Longueuil, le service de police de l'agglomération de Longueuil, le RTL et différents organismes sociaux de la Rive-Sud. Le RTL agit à titre de partenaire afin d'offrir un service de transport pour des personnes itinérantes vers les différents centres d'hébergement de la Rive-Sud. Depuis la fin de décembre 2021, avec l'arrivée de la vague engendrée par Omicron, jumelée à une période de grands froids, des centres d'hébergement ont ouvert en urgence leurs portes pour offrir des refuges supplémentaires à cette clientèle vulnérable.



Le RTL en mode écoute



Consultations publiques

L'année 2021 était l'année de la phase 2 des consultations publiques du RTL concernant les changements par rapport au réseau compte tenu de l'arrivée prochaine du REM. L'objectif était de nous assurer que les différents scénarios proposés répondent bien aux besoins exprimés par la population lors de la première phase des consultations. Cela offrait une autre occasion de recueillir les suggestions et préoccupations des citoyens.

La plateforme en ligne de consultations publiques a d'ailleurs été un bel outil pour atteindre les personnes dans le contexte de la pandémie. Les citoyens ont été nombreux à faire entendre leur voix au moyen de la plateforme de consultation en ligne, d'un sondage et de deux séances virtuelles de consultation. Cette participation active a démontré l'intérêt manifeste des citoyens pour le transport collectif.



Voici d'ailleurs quelques données chiffrées sur cette contribution citoyenne :

- **Plateforme en ligne :**
 - Plus de 6 600 visites depuis sa mise en ligne en juin 2021
 - Plus de 4 390 documents et cartes téléchargés
 - Près de 700 contributions et commentaires
- **Séances virtuelles de consultation :** plus d'une centaine de citoyens participants
- **Sondage en ligne :** 220 répondants

Grâce aux nombreuses informations recueillies, le RTL a pu poursuivre la bonification de son réseau. Ces améliorations seront implantées graduellement à partir de 2022. Elles permettront d'offrir un service efficace et flexible, tout en favorisant une intégration réussie du REM.

Plan de développement en accessibilité universelle 2021-2026

Sur le thème «**On prend la route ensemble**», le Plan de développement en accessibilité universelle 2021-2026, adopté par le conseil d'administration, vise à rendre accessible l'ensemble de son réseau à une clientèle aux besoins diversifiés en vertu de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*.

Bien que les principaux bénéficiaires soient les personnes handicapées, les aînés, les jeunes familles avec poussette et les personnes ayant des limitations temporaires, l'ensemble de la clientèle du RTL pourra profiter des actions déployées pour l'accessibilité universelle de son réseau.

Dans le cadre de son 3^e plan, toutes les sphères de l'organisation se sont mobilisées pour déployer 44 actions prioritaires qui rendront ses services toujours plus inclusifs. Ces actions répondent à six axes d'intervention :

- Connaître, informer et sensibiliser la clientèle;
- Adapter les outils et intégrer les nouvelles technologies pour mieux diffuser l'information à la clientèle cible;
- Viser un réseau 100 % accessible;
- Parvenir à des aménagements et infrastructures entièrement accessibles en collaboration avec les partenaires municipaux;
- S'assurer de la prise en compte de l'accessibilité universelle dans les transferts modaux métropolitains et les grands projets du territoire;
- Faire de l'accessibilité universelle une culture organisationnelle.



Renouvellement des ententes de transport scolaire

Le RTL a annoncé le renouvellement de ses ententes pour le transport des élèves des écoles secondaires du Centre de services scolaire Marie-Victorin, de la Commission scolaire Riverside et du Centre de services scolaire des Patriotes. D'ailleurs, en desservant plus de 50 % des élèves du Centre de services scolaire Marie-Victorin, le RTL devient son principal transporteur pour une première année. Le RTL transportera ainsi 7 075 élèves du secondaire par l'entremise de ces ententes au courant de l'année scolaire 2021-2022, ce qui représente un achalandage supplémentaire de 500 élèves, soit une augmentation de 8 % par rapport à la rentrée de l'année dernière.

Grâce à ces ententes, les élèves auront accès à un tarif réduit et à des trajets adaptés à leurs horaires de classe. Ils pourront utiliser les services réguliers ou des lignes scolaires intégrées qui sont ajoutées aux heures plus achalandées. Du point de vue du RTL, de telles ententes permettent également d'initier les jeunes à un choix de mobilité durable pour ainsi réduire l'empreinte environnementale de la collectivité.



Amélioration de l'expérience client : 38 nouveaux abribus en 2021

Le RTL a complété le remplacement de 36 abribus, financés par le programme d'aide financière de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), et 2 nouveaux abribus, financés par la Ville de Brossard, pour un total de 38.

Nombre de nouveaux abribus

	2021
Saint-Lambert	3
Boucherville	5
Saint-Bruno-de-Montarville	6
Brossard	6 + 2
Longueuil	16
Total	38

Cette amélioration de l'expérience client s'inscrit dans le cadre du plan de gestion des abribus, qui prévoit le remplacement de 98 abris en 3 ans.

Implication citoyenne

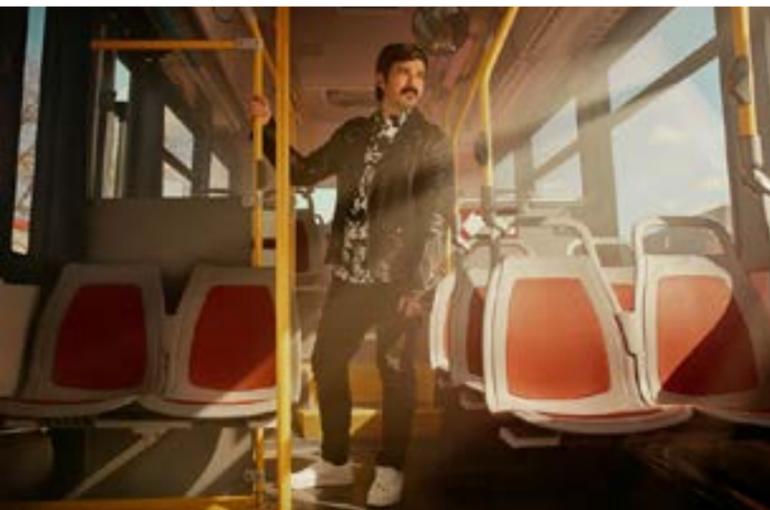


Loisirs et plein air : les partenariats du RTL

Fêtes de Saint-Lambert

Les Fêtes de Saint-Lambert, présentées par la Corporation de développement économique et la Ville de Saint-Lambert, se sont tenues en août en plein cœur de l'avenue Victoria. Le RTL était heureux de s'associer à cet événement à titre de transporteur officiel. Au programme : exposition de voitures anciennes, musique, jeux, animations et activités pour toute la famille. À cette occasion, le RTL a offert un service gratuit sur les lignes 1 et 6.





Faire danser Longueuil

Faire danser un village est une initiative qui crée l'esprit d'un village en rassemblant les citoyens autour d'un projet qui favorise les rencontres entre autres, en soutenant toute cause sociale et environnementale, du petit village à la grande ville par la danse et la vidéo. Le RTL a participé à cette initiative, qui consistait à tourner des vidéos de danse un peu partout sur le territoire de l'agglomération pour créer une vidéo commune. Le RTL s'est impliqué en réquisitionnant un bus et en mobilisant plusieurs de ses employés pour danser dans la vidéo.

Lumifest

Le RTL a toujours été fier de collaborer avec les différents organismes des occasions de rassemblement, particulièrement dans le contexte de la COVID-19, où les sorties ont été rares. Le RTL a participé au festival Lumifest édition New Wave, un festival de projections architecturales qui s'est tenu dans le Vieux-Longueuil du 30 septembre au 2 octobre. Afin d'encourager les citoyens à profiter du transport collectif pour leurs activités de loisirs, le transport était gratuit pour les personnes qui empruntaient les lignes 8, 28, 81, 88 et 208 pour aller au festival. Ces personnes profitaient de la gratuité dès 18 h, et ce, jusqu'à la fin du service. Le RTL a également contribué au festival en faisant la promotion via ses différents moyens de communication pour inciter les citoyens à sortir et à profiter du festival.



Navettes estivales

Le déconfinement de l'été 2021 a été l'occasion de remettre en œuvre le bus en direction des Îles-de-Boucherville, mais aussi d'ajouter une navette vers le mont Saint-Bruno. Les deux navettes estivales étaient en partance du Terminus Longueuil. La ligne 261 Bus des Îles vers le parc national des Îles-de-Boucherville et la ligne 298 vers le parc national du Mont-Saint-Bruno étaient en service les fins de semaine entre le 26 juin et le 6 septembre 2021. Le service était également offert du lundi au vendredi durant les semaines de vacances de la construction, soit du 19 au 30 juillet inclusivement. Les navettes ont également été offertes le lundi 6 septembre à l'occasion de la fête du Travail.

Ces navettes facilitent les déplacements des visiteurs, qui aiment profiter des bienfaits de la nature dans ces deux parcs nationaux. Un des avantages de ce service est que les clients qui utilisent ces lignes estivales bénéficient d'un accès garanti aux parcs de la SÉPAQ. Peu importe le nombre de visiteurs sur place, les clients qui empruntaient ces navettes n'avaient pas à réserver leur place, contrairement à ceux qui choisissaient l'auto pour accéder au parc.



Programme J'monte à bord : au tour des 55 ans et plus!

Depuis l'automne, le programme *J'monte à bord* s'est étendu aux personnes de 55 ans et plus. Ce programme de familiarisation au transport collectif est venu s'ajouter à celui destiné aux des élèves du primaire qui existe depuis 1996.

Le RTL souhaite inciter la population âgée de 55 ans et plus de Longueuil à monter à bord de ses autobus et lui faire connaître les avantages du transport collectif, à savoir l'accessibilité, la fluidité et la simplicité. Le programme mise d'abord sur l'information pour les groupes cibles, qu'ils habitent en résidence pour personnes âgées (RPA), qu'ils soient membres d'un club de loisirs ou encore qu'ils soient bénévoles au sein d'une association.

Pour le RTL, il est important que ces personnes aient un sentiment autant de liberté que de sécurité. Cela leur permet de demeurer actives et de continuer à contribuer à la vie de leur communauté.



Formation de la relève : partenariat avec le CFP Paul-Rousseau

Le 25 novembre, le Centre de formation professionnelle (CFP) Paul-Rousseau a accueilli des membres de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) afin d'annoncer officiellement le lancement de la toute première cohorte du cours Mécanique de véhicules lourds routiers adapté aux autobus urbains.

Cette formation arrivait à point, étant donné que le gouvernement du Québec prône l'électrification des transports et que les sociétés de transport investissent dans l'achat d'autobus hybrides et électriques. En effet, les installations appartenant au Centre

de services scolaire des Chênes sont adaptées pour ce type d'autobus. De plus, les équipements sont prévus pour accueillir des autobus tant hybrides qu'électriques. Il sera donc possible de former des mécaniciens pour effectuer l'entretien et la réparation de ces nouveaux véhicules.

Le RTL s'implique dans ce projet en prêtant plusieurs autobus afin de démarrer adéquatement cette formation et collabore étroitement avec le CFP Paul-Rousseau en ajoutant du contenu pertinent à la formation.

En route vers l'innovation



Le RTL plus branché que jamais : lancement des midibus

En 2020, le RTL recevait ses cinq premiers midibus à propulsion 100 % électrique de marque chinoise BYD (Build Your Dreams). Chacun de ces véhicules de 30 pieds offre une capacité de 22 places assises et une autonomie de 215 km.

Pour les directions des bâtiments, de l'entretien et de l'ingénierie, il a fallu relever de nombreux défis pour mettre ces véhicules en service. De ce fait, cinq bornes de recharge ont été installées dans le centre d'exploitation du Vieux-Longueuil (CEVL). Afin d'assurer le respect des normes canadiennes, d'importantes modifications ont dû être faites aux installations électriques alimentant ces

bornes. Plusieurs nouvelles procédures ont dû être établies au chapitre de l'entretien préventif, du cadénassage et du ravitaillement. De plus, de nombreuses heures de travaux sur l'ensemble des midibus ont été requises pour permettre la mise en service de ceux-ci et assurer leur fiabilité.

Pour permettre la mise en application de ces nouvelles procédures, les différents travaux en mécanique et en carrosserie ainsi que le ravitaillement quotidien, plusieurs employés d'entretien ont dû être formés en peu de temps afin d'assurer la mise en service dans le délai prescrit.





Des afficheurs numériques dans les abribus

Ayant comme objectif d'améliorer la diffusion de l'information lors des déplacements de sa clientèle, le RTL est en processus d'installation de 100 panneaux à affichage dynamique dans les abribus de son territoire. Ces panneaux permettront à la clientèle de consulter les horaires des trois prochains passages en temps réel ou planifié, les perturbations de service et d'autres messages d'intérêt général. En complément des outils déjà disponibles, ces afficheurs bonifieront le partage de l'information avec les clients en permettant de véhiculer plus rapidement de l'information utile pour ainsi faciliter leurs déplacements. Ces afficheurs sont offerts en deux modèles différents : l'un à alimentation électrique et l'autre à alimentation solaire. Ils sont installés sur le réseau selon différents critères d'achalandage et de localisation.



Concept : des supports à vélos abrités au design distinctif

En collaboration avec l'Autorité régionale de transport métropolitain, les organismes publics de transport en commun de la région métropolitaine et les villes du territoire, le RTL a travaillé à l'élaboration d'un concept d'abris à vélo au design distinctif qui s'harmonise avec le milieu et les abribus du RTL. Le projet pilote de trois abris à vélos a été déployé sur le territoire de l'agglomération (Longueuil, Saint-Lambert et Brossard). Il vise à encourager les clients à utiliser le vélo comme moyen d'accès au transport en commun.



Plus de 140 chauffeurs ont suivi un programme de formation à l'utilisation des midibus électriques au courant du printemps, de l'été et de l'automne 2021.

Les tests sur les véhicules

Afin d'évaluer les véhicules en service ainsi que leur autonomie réelle, des tests se sont déroulés en circuit fermé au cours de l'hiver 2020. Les premiers résultats ont servi de base pour constituer l'offre de service. Les tests sur la route se sont par la suite déroulés le long de lignes régulières du réseau au cours de l'automne 2020 et du printemps 2021, sans clientèle à bord. Pour simuler la présence de passagers, des tests avec des poids à l'intérieur des véhicules ont été effectués. Nous avons constaté que la charge de passagers avait un effet réduit sur l'autonomie, mais que le chauffage en période hivernale avait un effet majeur.

Le projet pilote a été déployé le 28 août 2021 et devrait se dérouler sur une période d'un an.

La mise en œuvre de ce projet pilote est un premier pas pour le RTL vers l'électrification complète des transports. C'est approximativement 43 tonnes de gaz à effet de serre qui peuvent être évitées sur une période de 4 mois de service assuré par les midibus électriques.

Coopérathon : à la recherche de l'innovation

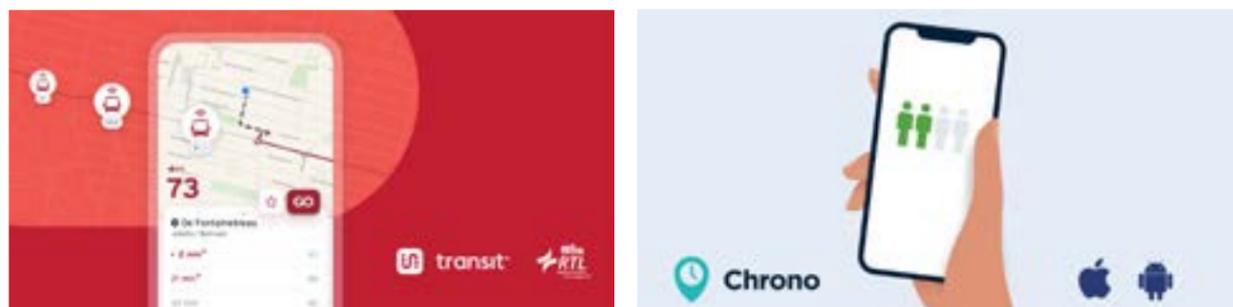
Le RTL s'est associé à exo et la STL pour être partenaire du Coopérathon, la plus grande compétition d'innovation ouverte au monde. Pour l'occasion, nous avons lancé un défi aux participants : « Comment relancer l'utilisation du transport collectif dans un contexte post-pandémique ? ». Les participants devaient soumettre des projets innovants qui encouragent les citoyens à utiliser le transport collectif et à l'intégrer dans un « cocktail transport » ayant des avantages économiques, sociaux et environnementaux.

C'est la proposition originale et inclusive de Slow Roll avec son projet Bus + qui a remporté le défi et la bourse de 5000 dollars. Ce projet

favorise l'utilisation du transport collectif en organisant des événements ponctuels appelés « Transit safari ». L'objectif réside dans la ludification du transport collectif en favorisant son utilisation, le tout en misant sur l'esprit de communauté. Le RTL poursuit le travail avec Slow Roll afin de concrétiser ce projet. De plus, ce défi a permis de collaborer avec exo et la STL sur une problématique commune en ouvrant de belles perspectives d'association afin d'innover ensemble dans le domaine.

Achalantage à bord : Chrono et Transit

Le RTL a mis en place une publication hebdomadaire des estimations d'achalandage dans ses autobus afin d'informer sa clientèle sur le niveau d'occupation des différents passages aux arrêts. Les estimations sont basées sur l'achalandage réel des dernières semaines. Ainsi, ces données permettent à la clientèle d'ajuster ses déplacements selon le niveau de confort recherché. Ces informations ont été d'autant plus utiles pour la clientèle en période de pandémie en permettant de viser des passages moins achalandés. Grâce à la collaboration des équipes de Chrono et de Transit, les clients peuvent voir, à même ces applications, le niveau d'achalandage de tous les passages du RTL.



Expérimentation en mobilité intégrée : recharger sa carte OPUS sur son appareil mobile

L'ARTM, la Ville de Montréal, exo, le RTL, la STL et la STM ont collaboré étroitement au développement d'une fonctionnalité innovante, soit l'achat et l'ajout de titres de transport sur la carte OPUS à partir d'un téléphone intelligent. Cette initiative a été rendue possible grâce à Montréal en commun, une communauté d'innovation dont les expérimentations sont mises en œuvre grâce au prix de 50 millions de dollars octroyé à la Ville de Montréal par le gouvernement du Canada dans le cadre du Défi des villes intelligentes.



Au cours de l'année 2021, une version expérimentale de la recharge OPUS a été développée avec la participation de l'équipe des technologies de l'information et de l'expérience client du RTL, et en collaboration avec la firme Spirtech, un leader mondial en sécurité et en système billettique. Plusieurs tests ont pu être effectués auprès des employés de l'ARTM, de la Ville de Montréal et des sociétés de transport (75 personnes en tout) ainsi qu'auprès de plus de 1000 citoyens de la région métropolitaine. L'objectif était d'évaluer la robustesse et la fiabilité de cette solution billettique.

D'autres développements sont en cours pour parfaire la fonctionnalité de la solution, dont l'accessibilité universelle.

L'année 2021 a été l'année de la première expérimentation en mobilité intégrée de Montréal en commun, soit l'achat et l'ajout de titres de transport sur la carte OPUS à partir d'un téléphone intelligent. Le volet des expérimentations en mobilité intégrée est mené conjointement par la Ville de Montréal, l'ARTM, exo, le RTL, la STL et la STM. Cette expérimentation citoyenne est déployée grâce à une escouade de développement formée d'employés issus des organismes partenaires de la région auxquels le RTL contribue fortement.

À terme, cette fonctionnalité innovante et conviviale permettra à l'utilisateur du transport collectif de consulter le contenu de sa carte OPUS, d'acheter des titres de transport et de les ajouter à cette même carte en quelques instants à partir de son téléphone intelligent. Cette fonctionnalité s'ajoutera alors aux autres possibilités d'achat et de recharge de titres afin de faciliter la vie des usagers du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

L'expérimentation de la recharge de la carte OPUS est un succès incontesté puisque la majorité des participants citoyens ont affirmé qu'ils utiliseront certainement cette fonctionnalité lorsqu'elle sera disponible et qu'ils la recommanderont à leur entourage. La grande majorité d'entre eux perçoivent cette fonctionnalité comme étant utile, pratique, conviviale, pertinente et convenant à leur style de vie.

Dans le futur, le RTL maintiendra sa présence au sein des prochaines expérimentations afin de contribuer activement à des solutions innovantes au bénéfice des citoyens de la grande région de Montréal.



La rénovation et l'entretien des bâtiments au cœur des projets

Les travaux de rénovation et d'entretien des bâtiments sont nombreux au RTL. En effet, considérant qu'à compter de 2025, les autobus hybrides ne seront plus subventionnés par le gouvernement et que, de ce fait, les prochains achats seront des autobus électriques qui nécessitent d'être rechargés, les garages doivent être adaptés pour accueillir cet équipement.

Également, un projet de 450 à 600 millions de dollars est en cours en vue du maintien du garage Saint-Hubert 1 et de la démolition du garage Saint-Hubert 2.

Par ailleurs, le centre administratif a été touché par un dégât d'eau, ce qui a obligé le RTL à entamer des travaux de restauration qui ont duré quelques mois. De plus, avec la mise en place en 2022 du travail en mode hybride, qui intègre le télétravail, des ajustements seront apportés aux espaces à bureaux afin de les adapter à cette nouvelle façon de travailler.

Remplacement des compresseurs et assécheurs d'air au centre d'exploitation du Vieux-Longueuil

Le RTL possède trois compresseurs et assécheurs d'air au centre d'exploitation du Vieux-Longueuil, dont deux qui ont dû être remplacés. Les travaux de remplacement ont débuté en 2020 et pris fin en février 2021.

L'installation d'un compresseur et assécheur d'air a permis d'augmenter notre capacité d'alimentation en air comprimé sur les divers équipements au centre d'exploitation, et ce, principalement à la période de pointe. De plus, la solution de communication entre le nouveau compresseur et le compresseur existant permet d'alterner le fonctionnement des compresseurs après la période de pointe. Cette solution permet d'augmenter la durée de vie des compresseurs.

Remplacement des vérins hydrauliques au garage 1 du centre d'exploitation de Saint-Hubert (CESH)

Parmi les projets de rénovation, on retrouve le remplacement de 20 vérins hydrauliques en fin de vie utile qui sont encastrés dans des fosses en béton disposées sur 9 baies de travail au garage 1 du centre d'exploitation de Saint-Hubert. Les travaux lancés en octobre 2020 ont pris fin en juin 2021.

L'installation des nouveaux vérins a permis de réduire de manière très importante les bris dus au vieillissement. De plus, les conditions en santé et sécurité ont été améliorées avec l'augmentation de la hauteur de levage de l'ensemble des vérins pour offrir un meilleur contrôle de la levée du bus et permettre une meilleure productivité des travailleurs d'entretien d'autobus.



Acquisition et mise à niveau des lignes de vie au centre d'exploitation du Vieux-Longueuil

Le RTL utilise des lignes de vie localisées au plafond des baies de travail au garage du Vieux-Longueuil. Chaque ligne de vie permet à une seule personne de faire l'entretien des composantes électriques et mécaniques qui se trouvent sur le toit des autobus. Cette manière de faire n'est pas efficace lors des travaux d'entretien puisqu'un seul travailleur peut y accéder à la fois.

L'augmentation du nombre d'autobus hybrides nécessite l'ajout de nouvelles lignes de vie à trois baies de travail pour supporter deux travailleurs. Cet ajout permet à l'équipe d'entretien de répondre au besoin grandissant d'accès au système d'entreposage d'énergie (principalement les batteries), au convertisseur de courant et au système

de climatisation. Ces composantes sont localisées sur le toit de l'autobus hybride. Le projet consiste à la mise à niveau de neuf lignes de vie existantes ainsi qu'à l'ajout de trois monorails de lignes de vie dans trois baies de travail du centre d'exploitation du Vieux-Longueuil. Cette intervention permet une utilisation des lignes de vie par deux travailleurs simultanément ainsi que l'augmentation de la capacité de service. Les travaux ont débuté en novembre 2020 et ils ont pris fin au printemps 2021.

Le projet de mise à niveau et d'ajout de lignes de vie a permis d'assurer l'entretien des autobus et de diminuer les risques d'accidents. En somme, il a permis de faciliter l'accès au toit des autobus et a mené à la réduction des délais de réparation et d'entretien, à l'amélioration des conditions de santé et sécurité des travailleurs ainsi qu'à l'optimisation du processus d'entretien des autobus.

Projet pilote de remplacement des systèmes d'éclairage

Les luminaires dans les baies de travail du centre d'exploitation du Vieux-Longueuil datent de 1989 et ceux du garage 2 du centre d'exploitation de Saint-Hubert, de 1977. Une grande partie des baies de travail utilise un éclairage au sodium et des luminaires fluorescents. Le niveau d'éclairage de ces baies de travail est en dessous de la norme et constitue un risque pour la santé des travailleurs d'entretien, en particulier lors de l'exécution des tâches qui exigent de la précision.

Le projet pilote consiste à remplacer l'éclairage existant au sodium à haute pression et les luminaires fluorescents par des luminaires à DEL. Cet éclairage à DEL rend les installations plus sécuritaires pour les travailleurs du RTL, d'économiser de la puissance électrique, ainsi que du temps d'intervention et d'entretien, et de moderniser les installations. Également, la réduction du nombre d'interventions et d'entretiens sur les luminaires existants réduit considérablement le travail en hauteur, qui est un enjeu majeur pour la santé et la sécurité des travailleurs du RTL. Les travaux amorcés à la fin de 2019 ont été terminés au début de 2021.

Ce projet pilote a permis de constater une grande amélioration des niveaux d'éclairage des six baies de travail. La prochaine phase portera sur le remplacement de l'éclairage intérieur existant sur les ateliers, les magasins, les entrepôts, les baies de ravitaillement et les aires



véhiculaires des deux centres du RTL. De plus, il est également prévu de remplacer l'éclairage extérieur par un système d'éclairage économique, performant et sécuritaire.

Acquisition et installation d'une ligne de ravitaillement d'urée au garage 1 du centre d'exploitation de Saint-Hubert

Le RTL utilise pour ses besoins de ravitaillement d'autobus diesels ou hybrides une solution liquide à base d'urée qui permet de réduire l'émission des oxydes d'azote produits par les moteurs diesels des autobus.

La nouvelle ligne de ravitaillement d'urée au garage 1 du centre d'exploitation de Saint-Hubert a permis de réduire les pertes de temps sur la chaîne de ravitaillement, d'éviter les déplacements inutiles des autobus vers le garage 2 et d'augmenter le rendement des employés responsables du ravitaillement des autobus.



L'environnement est dans notre nature

Récupérer et recycler les masques à usage unique, c'est possible!

Nul ne peut ignorer la pollution occasionnée par l'utilisation des masques à usage unique qui protègent contre la COVID-19. Pour la seconde année de pandémie, le RTL a disposé des boîtes de récupération de masques à l'intention de ses employés et de ses usagers. Elles sont installées dans les différents bâtiments et garages du RTL ainsi qu'au Terminus Longueuil. Les masques récoltés sont traités et transformés en matériaux convertibles par une entreprise québécoise spécialisée, et servent par la suite à la fabrication de nouveaux objets.

Par cette initiative, le RTL poursuit ses efforts afin de réduire son empreinte écologique. Cette démarche s'ajoute à plusieurs autres initiatives comme l'électrification du parc d'autobus, l'installation de bornes électriques pour nos employés, et l'utilisation de savon écologique pour le nettoyage des autobus.



Nouvelle initiative pour réduire l'utilisation du papier

Le RTL a fait un grand pas en matière de développement électronique. Les chauffeurs et les employés d'entretien peuvent désormais consulter leurs relevés de paie à distance, depuis un ordinateur personnel, un téléphone intelligent ou un poste informatique dans une des salles du RTL. Il leur suffit de consulter le portail qui répertorie les relevés de paie, qu'ils peuvent ensuite enregistrer ou imprimer. Simple, intuitive et sécuritaire, cette plateforme a été conçue pour remplacer les fiches de paie papier dans une perspective environnementale et de conduite de changement.

Les ressources humaines



Bien-être au travail et retour progressif

La pandémie et ses impacts ont certainement teinté les actions de l'équipe des ressources humaines, à savoir la promotion mensuelle de la bibliothèque virtuelle en santé mieux-être via des thématiques mensuelles et l'ajout de nouvelles capsules de formation. De plus, l'ensemble des employés ont eu accès au « Test qui fait du bien », un bref questionnaire qui permet non seulement de mesurer son état de santé mentale, mais également de trouver les outils pour aller mieux, au besoin.



Les employés du RTL en chiffres

	Nombre	Femmes	Hommes
Cadres	151	32 %	68 %
Employés de bureau	103	62 %	38 %
Chauffeurs	645	24 %	74 %
Employés d'entretien	237	5 %	95 %
Total	1 136	24 %	76 %

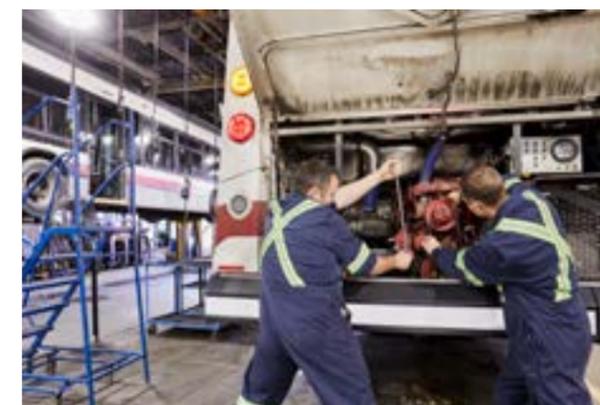
Au plan d'effectifs 2021, 1 136 ressources représentent le « réel ajusté avec application de la réserve autorisée ».

- **Âge moyen** : 46 ans
- **Nombre moyen d'années de service** : 10,98 ans
- **Nombre d'embauches** (employés permanents) : 29
- **Nombre d'embauches** (employés temporaires) : 58
- **Nombre de départs** : 50 employés permanents, 28 employés temporaires
- **Nombre de départs à la retraite** : 25
- **Employés membres de minorités visibles/ethniques** : 21,19 %

Ayant à cœur le bien-être de nos employés, l'efficacité de nos opérations, le maintien de nos valeurs et l'évolution de notre culture organisationnelle, nous avons fait le choix, comme plusieurs organismes, de mettre en œuvre un projet pilote en 2022 relatif à l'organisation du travail en mode hybride. S'inscrivant dans une volonté d'accroître l'attraction, la fidélisation et la mobilisation de ses talents actuels et futurs, la direction a pris l'engagement, pour assurer le succès de ce projet, de demeurer à l'écoute des besoins de ses employés tout en respectant la performance visée et les objectifs organisationnels. Le RTL est fier d'offrir un service à la clientèle de qualité et mise sur le respect, le bien-être et la confiance réciproques, sur la flexibilité et l'ouverture d'esprit de tous dans le changement, et sur une gestion axée sur la mobilisation et la responsabilisation de tous.

Suivant cette volonté de succès, l'approche de « l'ADN du chauffeur performant » visant à optimiser le processus d'embauche des chauffeurs en mettant en lumière la posture, l'attitude et les comportements sécuritaires et proactifs nécessaires à la fonction de chauffeur a été déployée. Dans cette même optique, l'organisation s'est dotée d'une toute nouvelle politique en matière de santé et sécurité du travail, en plus de suivre dix objectifs organisationnels spécifiques en la matière.

L'année 2021 a également été un terrain fertile pour de grands projets qui seront lancés en 2022, dont la télémédecine, la gouvernance de nos régimes de retraite et le développement des compétences de gestion et de la relève.





Les communications



Le RTL remporte un prix de la SQPRP

La Société québécoise des professionnels en relations publiques (SQPRP) a décerné au RTL un Prix Argent dans la catégorie «campagne de communication stratégique COVID-19», le mercredi 19 mai lors d'un dévoilement virtuel.

Comme toutes les entreprises, le RTL a été frappé de plein fouet par la pandémie en mars 2020. En plus de faire respecter l'application de mesures sanitaires pour les employés et la clientèle, le RTL a dû s'ajuster pour accompagner efficacement les clients dans leurs nouvelles habitudes de transport.

L'organisation a également intensifié tous ses canaux de communication durant la crise. Ainsi, de nouveaux outils ont été pensés, notamment une plateforme Web pour les employés et des campagnes publicitaires innovantes pour la clientèle. Ces outils ont permis au RTL de garder les communications actives auprès de ses publics.



Ouverture du compte Instagram

La fin de l'année 2021 a été marquée par une belle avancée sur le plan des communications. En effet, au début du mois de décembre, le RTL lançait son compte Instagram, l'objectif étant d'être plus proche des jeunes et de diffuser des communications à la fois ludiques, informatives et dynamiques. Il s'agit là d'un média social qui s'ajoute aux plateformes Facebook, LinkedIn et Twitter, pour lesquelles le RTL possède déjà un compte. Dans cette lignée, le RTL compte lancer son compte TikTok en 2022.



Quand le RTL fait équipe avec la société de l'Assurance automobile du Québec

Toujours plus proactif en matière de sécurité routière, le RTL est fier d'être la première société de transport à collaborer avec la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre d'une campagne de sensibilisation à la sécurité aux abords des autobus. Cette campagne s'est déclinée sous forme de courtes capsules vidéo qui ont été diffusées sur les médias sociaux et sur le site Internet du RTL. La première vidéo traite des angles morts causés par les piliers de pare-brise et de l'importance pour les piétons d'établir un contact visuel avec le chauffeur avant de traverser une intersection. Celle-ci a été visionnée à 5 000 reprises en 24 heures. La deuxième capsule rappelle aux automobilistes que les autobus ont la priorité dans les voies réservées.

Cette campagne avait pour objectif de sensibiliser la population et de contribuer à réduire le nombre d'accidents. Le RTL a chaleureusement remercié les chauffeurs instructeurs qui ont accepté de participer au tournage de ces capsules. En effet, tous les figurants sont des employés de l'organisation.



Les communications en chiffres

Communications au cours de l'année 2021

- 42 communiqués de presse
- 46 requêtes ou demandes d'entrevues par les médias
- 548 articles ou mentions dans la presse écrite et en ligne
- 954 topos ou mentions dans la presse électronique

Médias sociaux

	Nombre d'abonnés	Nombre de publications
Facebook	8 900	233
Twitter	2 835	137
LinkedIn	5 750	135

Infolettre pour les clients

- 19 241 abonnés
- 2 % de hausse des abonnements
- 14 publications

Site Internet

- 1,5 million de visites

**Situation
financière**



La pandémie de la COVID-19 s'est poursuivie en 2021 et l'achalandage est demeuré variable et incertain tout au long de l'année. Malgré les progrès réalisés pendant la période estivale, où nous avons constaté des signes de reprise des activités du transport en commun, les nouvelles vagues et les variants du virus ont eu un impact direct sur l'achalandage au cours des trois derniers mois de l'année.

État des résultats

Le RTL a poursuivi son plan d'optimisation en maintenant son offre de service à 91 % comparativement à l'année 2019 (année de référence pré-pandémie). La saine gestion et le contrôle serré des dépenses ont permis au RTL de dégager des économies de l'ordre de 15,1 M\$ (2020 – 32,6 M\$) par rapport au budget initial.

En 2021, le RTL présente un excédent de fonctionnement à des fins fiscales à l'équilibre, puisque la rémunération versée par l'ARTM a été effectuée en fonction des dépenses réalisées.

Revenus

Les revenus de la Société pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2021 s'élèvent à 217,3 M\$ (2020 – 214,1 M\$), soit une augmentation de 3,2 M\$ (2020 – diminution de 22,1 M\$) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation des revenus provient principalement de la hausse de 2,8 M\$ (2020 – diminution de 18,0 M\$) des revenus de transfert, de la diminution de 3,6 M\$ (2020 – 2,8 M\$) des revenus de services rendus et de la hausse de 4,0 M\$ (2020 – baisse de 1,3 M\$) des autres revenus.

REVENUS DE TRANSFERT

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2021, les revenus de transfert s'élèvent à 40,0 M\$ (2020 – 37,2 M\$). Ces revenus proviennent des programmes gouvernementaux d'aide financière au fonctionnement et aux investissements. La hausse de 2,8 M\$ (2020 – baisse de 18,0 M\$) provient principalement des revenus de transfert relatifs aux investissements qui s'élèvent à 39,1 M\$ (2020 – 36,1 M\$) et qui représentent 80,6 % (2020 – 78,5 %) du financement des acquisitions d'immobilisations corporelles de l'année 2021.

RÉMUNÉRATION DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

Les revenus de services rendus de 174,3 M\$ (2020 – 177,9 M\$) représentent une baisse de 3,6 M\$ (2020 – 2,8 M\$) par rapport à l'année antérieure. Ces revenus sont générés par les différentes ententes entre l'ARTM et le RTL, notamment l'entente de services du transport en commun, les ententes de délégation de gestion pour certains équipements métropolitains ainsi que des ententes de mesure d'atténuation lors des travaux effectués sur le réseau routier.

REVENUS AUTRES

Les autres revenus totalisent 3,0 M\$ (2020 – (1,0 M\$)) et représentent une hausse de 4,0 M\$ par rapport à la période précédente. Des ententes de partenariat entre le RTL et différentes compagnies de la zone aéroportuaire de la Ville de Longueuil ont permis de desservir ce secteur. Les revenus autonomes générés par ces ententes ont été transférés dans le fonds d'immobilisations présenté aux fonds réservés de l'excédent accumulé du 31 décembre 2021.

Charges

Les charges de la Société totalisent 194,7 M\$ (2020 – 196,2 M\$) pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2021. La diminution des charges de 1,5 M\$ (2020 – augmentation de 2,6 M\$) est principalement attribuable à une diminution des charges d'administration générale de 4,4 M\$ (2020 – augmentation de 6,4 M\$) et à l'augmentation des charges de transport de 2,6 M\$ (2020 – diminution de 3,6 M\$).

CHARGES D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Les charges d'administration générale de 23,5 M\$ (2020 – 27,9 M\$) représentent une baisse de 15,8 % par rapport aux charges de l'année précédente (2020 – augmentation de 29,6 %). L'écart provient principalement des dépenses réalisées en 2020 pour le Bureau de projet pour le transport structurant sur l'axe est-ouest, mais qui n'ont pas été récurrentes en 2021 suivant le transfert du projet à CDPQ Infra en 2020.

CHARGES DE TRANSPORT

Les charges de transport s'élèvent à 167,5 M\$ (2020 – 164,9 M\$). Il s'agit d'une augmentation de 1,6 % par rapport à l'exercice précédent (2020 – diminution de 2,1 %). Cette augmentation s'explique entre autres par les effets de la pandémie sur les opérations de 0,7 M\$ et par l'augmentation de 1,5 M\$ de la charge d'amortissement liée aux investissements.

État de la situation financière

Actifs financiers

Les actifs financiers ont atteint 77,8 M\$ au 31 décembre 2021 (2020 – 84,9 M\$), ce qui représente une diminution de 7,1 M\$ comparativement à l'année antérieure (2020 – diminution de 18,3 M\$). Cette diminution provient principalement des débiteurs en lien avec une subvention à recevoir du gouvernement du Canada dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC).

Passifs

Les passifs, au montant de 118,7 M\$ (2020 – 124,7 M\$), ont diminué de 6,0 M\$ (2020 – 13,7 M\$) durant la période. Cette variation s'explique principalement par la diminution de la dette à long terme.

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2021, la dette à long terme s'élève à 72,5 M\$ (2020 – 77,8 M\$), soit une diminution de 5,3 M\$ (2020 – 6,2 M\$). Cette variation est le résultat du remboursement de la dette de 12,8 M\$ (2020 – 13,1 M\$), de l'émission de nouvelles dettes de 7,4 M\$ (2020 – 6,8 M\$) et d'une diminution des frais reportés de 0,1 M\$ (2020 - 0,1 M\$).

Actifs non financiers

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2021, les actifs non financiers s'élèvent à 306,8 M\$ (2020 – 283,1 M\$), une augmentation de 23,7 M\$ (2020 – 22,5 M\$) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient principalement des immobilisations corporelles.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La valeur comptable nette des immobilisations s'élève à 300,2 M\$ (2020 – 276,0 M\$), soit une augmentation nette de 24,2 M\$ (2020 – 21,8 M\$). Cette variation s'explique par des investissements de 48,5 M\$ (2020 – 46,0 M\$) réalisés en 2021, principalement dans l'acquisition d'autobus hybrides (au montant de 28,5 M\$) et des travaux de réfection des bâtiments (au montant de 12,7 M\$). L'amortissement de la période, au montant de 24,3 M\$ (2020 – 22,8 M\$), vient réduire les immobilisations corporelles au 31 décembre 2021.

États financiers



Au 31 décembre 2021

Rapport de l'auditeur indépendant et de la vérificatrice générale

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers du Réseau de transport de Longueuil (le « Réseau »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2021 et les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables (appelés collectivement, les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau au 31 décembre 2021, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (de la 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 des auditeurs à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants du Réseau 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 d'audit.

Observations - Informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que le Réseau inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et 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. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Autres points

Nous avons également émis un rapport des auditeurs indépendants comportant une opinion non modifiée signé en date du 10 mars 2022 relativement aux états financiers du Réseau à être déposés au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

Les états financiers pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020 ont été audités par un autre auditeur indépendant que Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l. qui a exprimé sur les états financiers une opinion non modifiée en date du 25 mars 2021.

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 du Réseau 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 le Réseau 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 du Réseau.

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

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

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du Réseau;
- 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 du Réseau 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 le Réseau 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.

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Guyline Séguin, CPA auditrice, CA

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

Guyline Séguin, CPA auditrice, CA
Vérificatrice générale de la Ville de Longueuil

Brossard
Le 10 mars 2022

Longueuil
Le 10 mars 2022

Réseau de transport de Longueuil

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2021

Note	Budget	Réalizations	
		2021	2020
	\$	\$	\$
Revenus			
Transferts	-	40 000 020	37 185 620
Rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	186 488 135	174 291 721	177 894 493
Intérêts	-	47 254	16 425
Autres revenus	-	2 995 132	(1 042 134)
	186 488 135	217 334 127	214 054 404
Charges par fonctions			
Administration générale	26 183 336	23 471 456	27 893 027
Transport	151 205 448	167 535 965	164 912 454
Frais de financement	1 539 671	3 699 548	3 393 688
	178 928 455	194 706 969	196 199 169
Excédent (déficit) de l'exercice	7 559 680	22 627 158	17 855 235
Excédent accumulé au début de l'exercice	-	243 303 204	225 447 969
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	11 -	265 930 362	243 303 204

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil

État de la situation financière

au 31 décembre 2021

Note	2021		2020
	\$	\$	\$
Actifs financiers			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	3 282 416	3 812 713
Débiteurs	4	74 540 484	81 095 525
		77 822 900	84 908 238
Passifs			
Emprunts temporaires	5	-	-
Créditeurs et charges à payer	6	43 176 407	45 035 537
Revenus reportés		61 286	398 108
Dette à long terme	7	72 536 152	77 873 065
Passif au titre des avantages sociaux futurs	8	2 686 800	1 376 400
Assainissement des sites contaminés		210 000	-
		118 670 645	124 683 110
Dette nette		(40 847 745)	(39 774 872)
Actifs non financiers			
Immobilisations	9	300 168 878	275 954 513
Stocks		5 900 794	5 880 550
Autres actifs non financiers	10	708 435	1 243 013
		306 778 107	283 078 076
Excédent accumulé	11	265 930 362	243 303 204
Obligations contractuelles	13		
Droits contractuels	14		
Éventualités	15		

Les notes complémentaires et les annexes font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil

État de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette)

Exercice terminé le 31 décembre 2021

	Budget	Réalizations	
		2021	2020
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	7 559 680	22 627 158	17 855 235
Variation des immobilisations			
Acquisition	-	(48 545 881)	(45 955 156)
Produit de cession	-	-	84 522
Amortissement	-	24 331 516	22 781 492
Perte sur cession	-	-	1 273 539
	-	(24 214 365)	(21 815 603)
Variation des stocks	-	(20 244)	(495 329)
Variation des autres actifs non financiers	-	534 578	(203 551)
	-	514 334	(698 880)
Variation des actifs financiers nets (de la dette nette)	7 559 680	(1 072 873)	(4 659 248)
Dette nette au début de l'exercice	-	(39 774 872)	(35 115 624)
Dette nette à la fin de l'exercice	-	(40 847 745)	(39 774 872)

Les notes complémentaires et les annexes font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2021

	Note	2021	2020
		\$	\$
Activités de fonctionnement			
Excédent de l'exercice		22 627 158	17 855 235
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		24 331 516	22 781 492
Perte sur cession d'immobilisations		-	1 273 539
		46 958 674	41 910 266
Variation nette des éléments hors caisse	12	5 750 586	24 584 426
		52 709 260	66 494 692
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisition		(47 902 644)	(46 021 783)
Produit de cession		-	84 522
		(47 902 644)	(45 937 261)
Activités de financement			
Émission de dettes à long terme		7 388 000	6 817 000
Remboursement de la dette à long terme		(12 837 000)	(13 077 300)
Variation nette des emprunts temporaires		-	(11 840 864)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme		112 087	95 824
		(5 336 913)	(18 005 340)
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(530 297)	2 552 091
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début		3 812 713	1 260 622
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin		3 282 416	3 812 713

Les notes complémentaires et les annexes font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil

Charges par objets

Exercice terminé le 31 décembre 2021

	Budget	Réalizations	
		2021	2020
	\$	\$	\$
Rémunération	89 943 936	92 577 952	95 256 606
Charges sociales	25 452 993	24 610 156	28 321 806
Biens et services	61 991 855	49 487 797	46 445 577
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	195 871	1 808 055	1 981 861
Du gouvernement du Québec et ses entreprises	41 000	31 593	67 685
Autres frais de financement	1 302 800	1 859 900	1 344 142
Contributions à des organismes	-	-	-
Amortissement des immobilisations	-	24 331 516	22 781 492
	178 928 455	194 706 969	196 199 169

Les notes complémentaires et les annexes font partie intégrante des états financiers.

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires aux états financiers

31 décembre 2021

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 (le déficit) de l'exercice à des fins fiscales présenté aux annexes A et B et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales présentée à la note complémentaire 11.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Périmètre comptable

Le Réseau fait partie du périmètre comptable de la Ville de Longueuil. Le Réseau ne réalise aucune opération importante avec la Ville de Longueuil dans le cours normal des affaires.

Comptabilité d'exercice

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

Estimations comptables

La préparation des états financiers du Réseau, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses. Celles-ci ont une incidence à l'égard de la comptabilisation des actifs et passifs, de la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que de la comptabilisation des revenus et des charges au cours de la période visée par les états financiers. Les résultats réels peuvent différer des prévisions établies par la direction. Les principales estimations comprennent la durée d'utilité des immobilisations, le passif au titre des sites contaminés et les hypothèses actuarielles liées à l'établissement des charges et des obligations au titre des avantages sociaux futurs.

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.

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 reportés

Les revenus reportés sont transférés aux revenus lorsque les critères de constatation sont satisfaits et lorsque les charges ou les dépenses sont également comptabilisées.

Revenus

Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l'entente intervenue entre les parties, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2021, les revenus provenant de l'Autorité régionale de transport métropolitain (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 les dépenses réelles du Réseau.

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 2020.

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 n'a pas amorti cette somme au cours de 2021 comme l'amortissement n'est pas obligatoire;
 - ii) 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.

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 1 282 479 \$ (1 273 536 \$ en 2020) est affecté à des fins de fonds d'assurance.

4. Débiteurs

	2021	2020
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	60 498 971	64 230 341
Gouvernement du Canada et ses entreprises	8 001 764	14 408 868
Organismes municipaux	522 184	-
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	1 048 444	-
Autres	4 469 121	2 456 316
	74 540 484	81 095 525

Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme

	2021	2020
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	35 221 925	39 016 675

Les montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme portant intérêt à des taux variant de 1,05 % à 3,00 % (1,05 % à 3,00 % au 31 décembre 2020) et viennent à échéance au plus tard en 2026.

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 2020), portant intérêt au taux de base de 2,45 % (2,45 % en 2020) 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 2020), portant intérêt au taux de base de 2,45 % (2,45 % en 2020).

Le solde des emprunts est de 0 \$ au 31 décembre 2021 (nul au 31 décembre 2020).

6. Crédoeurs et charges à payer

	2021	2020
	\$	\$
Fournisseurs	13 393 596	21 152 247
Salaires et avantages sociaux	20 001 310	19 587 970
Dépôts et retenues de garantie	9 558 340	1 442 523
Intérêts courus sur la dette à long terme	223 161	223 711
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	-	1 783 234
Organismes municipaux	-	845 852
	43 176 407	45 035 537

7. Dette à long terme

	2021	2020
	\$	\$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 0,98 % à 3,00 %, échéant à différentes dates de 2022 jusqu'à 2026	72 805 900	78 254 900
Frais reportés liés à la dette à long terme	(269 748)	(381 835)
	72 536 152	77 873 065

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

	\$
2022	26 803 600
2023	22 050 600
2024	12 912 000
2025	6 301 000
2026	4 738 700

Le Réseau a émis des obligations envers un régime de retraite (PL54) pour un montant cumulatif de 1 998 900 \$ (1 998 900 \$ en 2020).

8. Avantages sociaux futurs

	2021	2020
	\$	\$
<i>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Actif des régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	2 237 200	3 189 600
Passif des régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	(4 924 000)	(4 566 000)
	(2 686 800)	(1 376 400)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	13 553 600	12 111 800
Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	482 000	395 000
Régimes de retraite des élus municipaux	30 458	40 120
	14 066 058	12 546 920

Régimes de retraite

Pour chaque groupe d'employés (chauffeurs, employés d'entretien, cadres intermédiaires et de premier niveau, employés de bureau et cadres de direction), un régime de retraite à prestations déterminées distinct est constitué.

Le Réseau assume le risque relatif au rendement des régimes de retraite et doit par conséquent s'assurer que les cotisations qu'il verse sont suffisantes pour assumer le coût des prestations prévues par le régime.

Les taux de cotisation des employés et de l'employeur varient de 9,88 % à 12,16 % 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 2020 pour le groupe des employés d'entretien.

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

Depuis la sanction de la *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* (L.Q.2014, chapitre 15) le 5 décembre 2014, des requêtes introductives d'instance en déclaration d'inconstitutionnalité et en nullité de la loi ont été déposées devant la Cour supérieure du Québec par des associations d'employés.

Dans un jugement rendu le 9 juillet 2020, la Cour supérieure du Québec a déclaré inconstitutionnelles les dispositions relatives à la suspension de l'indexation des rentes des retraités prévues par cette loi. La Cour a cependant déclaré constitutionnelles les dispositions de la même loi visant les participants actifs. Le gouvernement et certaines municipalités ont interjeté appel de la portion du jugement touchant les retraités. Des associations d'employés ont également interjeté appel de la portion du jugement affectant les participants actifs, faisant en sorte que l'ensemble du jugement de première instance est contesté par l'une ou l'autre des parties. L'exécution du jugement est donc suspendue jusqu'à ce que la Cour d'appel du Québec rende sa décision.

Puisque le résultat de ces démarches est indéterminable, les incidences possibles de ces requêtes et du jugement rendu en première instance n'ont pas été comptabilisées au 31 décembre 2021. L'ampleur du passif éventuel ne peut être fournie, car il ne peut être mesuré avec une fiabilité raisonnable.

	2021	2020
	\$	\$
<i>Conciliation de l'actif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Actif au début de l'exercice	3 189 600	3 127 700
Charge de l'exercice	(13 553 600)	(12 111 800)
Cotisations versées par l'employeur	12 601 200	12 173 700
Actif à la fin de l'exercice	2 237 200	3 189 600
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation</i>		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	426 506 500	391 406 300
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(437 888 300)	(421 121 100)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(11 381 800)	(29 714 800)
Pertes actuarielles non amorties	13 619 000	32 904 400
Actif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	2 237 200	3 189 600
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs</i>		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	426 506 500	391 406 300
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(437 888 300)	(421 121 100)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(11 381 800)	(29 714 800)

	2021	2020
	\$	\$
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	16 763 500	16 962 200
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	(8 384 700)	(8 397 000)
Cotisations salariales des employés	3 796 900	2 762 300
Amortissement des pertes actuarielles	12 175 700	11 327 500
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	22 603 400	22 182 800
Rendement espéré des actifs	(21 225 500)	(21 398 500)
Charge d'intérêts nette	1 377 900	784 300
Charge de l'exercice	13 553 600	12 111 800
<i>Informations complémentaires</i>		
Rendement réel des actifs pour l'exercice	38 192 300	21 247 300
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(21 225 500)	(21 398 500)
Gain (perte) de l'exercice sur le rendement des actifs	16 966 800	(151 200)
Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	1 478 300	(15 778 600)
Prestations versées au cours de l'exercice	24 078 000	20 400 200
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	442 036 000	400 177 800
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau	1 411 600	1 998 900
Valeur des obligations des régimes supplémentaires de retraite non capitalisés	2 441 400	2 618 100
Valeur des obligations implicites comprises dans la valeur des obligations		
Pour la réserve de restructuration	809 500	733 200
Pour le fonds de stabilisation et la réserve liée à la PED	15 655 700	8 036 100
DMERCA	13	13

	2021	2020
	%	%
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	5,48	5,41
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	5,44	5,78
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,02	3,01
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00	2,00

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.

	2021	2020
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(4 566 000)	(4 272 000)
Charge de l'exercice	(482 000)	(395 000)
Prestations ou primes versées par l'employeur	124 000	101 000
Passif à la fin de l'exercice	(4 924 000)	(4 566 000)

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation

Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(6 435 000)	(6 096 000)
Pertes actuarielles non amorties	1 511 000	1 530 000
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(4 924 000)	(4 566 000)

Charge de l'exercice

Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	202 000	164 000
Amortissement des pertes actuarielles	151 000	90 000
Charge de l'exercice excluant les intérêts	353 000	254 000
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	129 000	141 000
	482 000	395 000

Informations complémentaires

DMERCA	13	13
--------	-----------	----

	2021	2020
	%	%
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	2,10	2,10

Régime de retraite à cotisations déterminées

Pour le groupe d'employés d'entretien, un régime de retraite à cotisations déterminées est instauré.

Le Réseau n'assume aucun risque puisque sa responsabilité à l'égard des services rendus aux salariés se limite aux versements des cotisations selon la formule déterminée par le régime.

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

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.

	2021	2020
	\$	\$
Cotisations des élus au RREM	9 036	11 903
<i>Charge de l'exercice</i>		
Contributions de l'employeur au RREM	30 458	40 120

9. Immobilisations

	2020			2021
	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Bâtiments	121 312 305	304 749	-	121 617 054
Véhicules	317 409 359	28 830 622	-	346 239 981
Ameublement et équipement de bureau	43 823 158	1 296 350	90 162	45 029 346
Machinerie, outillage et équipement divers	4 518 228	3 190	-	4 521 418
Terrains	3 645 855	-	-	3 645 855
Autres	8 783 698	14 616 993	-	23 400 691
	499 492 603	45 051 904	90 162	544 454 345
Immobilisations en cours	14 983 261	3 493 977	-	18 477 238
	514 475 864	48 545 881	90 162	562 931 583

	2020			2021
	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Amortissement cumulé				
Bâtiments	63 393 813	2 657 615	-	66 051 428
Véhicules	136 262 221	17 838 060	-	154 100 281
Ameublement et équipement de bureau	34 168 636	2 078 589	90 162	36 157 063
Machinerie, outillage et équipement divers	3 285 906	259 586	-	3 545 492
Autres	1 410 775	1 497 666	-	2 908 441
	238 521 351	24 331 516	90 162	262 762 705
Valeur comptable nette	275 954 513			300 168 878

Le Réseau a acquis des immobilisations dont un solde de 14 527 691 \$ au 31 décembre 2021 (13 884 454 \$ au 31 décembre 2020) est inclus dans les créditeurs et charges à payer.

10. Autres actifs non financiers

	2021	2020
	\$	\$
Frais payés d'avance	708 435	1 152 992
Dépôts sur achat d'autobus	-	90 021
	708 435	1 243 013

11. Excédent accumulé

	2021	2020
	\$	\$
Excédent de fonctionnement non affecté	79 095	79 095
Excédent de fonctionnement affecté	1 697 442	6 741 334
Réserves financières et fonds réservés	10 065 708	1 978 163
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(4 374 800)	(3 868 619)
Financement des investissements en cours	(6 120 885)	(341 957)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	264 583 802	238 715 188
	265 930 362	243 303 204

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

	2021	2020
	\$	\$
Débiteurs	6 555 041	20 856 538
Créditeurs et charges à payer / Autres passifs	(2 292 367)	4 085 560
Revenus reportés	(336 822)	109 108
Actif au titre des avantages sociaux futurs	1 310 400	232 100
Stocks	(20 244)	(495 329)
Autres actifs non financiers	534 578	(203 551)
	5 750 586	24 584 426

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 2026, à verser une somme totale de 124 278 287 \$. Les versements des cinq prochains exercices sont les suivants :

	\$
2022	79 946 924
2023	25 973 369
2024	12 053 515
2025	4 618 944
2026	1 685 535

Le Réseau s'est engagé à acquérir 5 autobus urbains de 12 mètres à propulsion électrique en 2023. La valeur totale estimative de cet engagement d'autobus est de 6 759 847 \$.

Sous réserve de l'admissibilité du projet, celui-ci pourra être subventionné par le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), financement à 90 %, le solde résiduel de 10 % sera à la charge du Réseau. Le montant subventionné représente un montant estimé à 6 083 862 \$.

Par ailleurs, le Réseau n'a plus aucun engagement relié à l'acquisition d'autobus hybrides. Dorénavant, l'augmentation du parc d'autobus passera par l'acquisition de véhicules à propulsion électrique.

14. Droits contractuels

Le Réseau a conclu, en 2019, un contrat de vente et de gestion d'espaces publicitaires échéant en 2028, prévoyant la perception de revenus, pour les années restantes au contrat de 7 381 800 \$. Les revenus de publicités à percevoir au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 940 400 \$ en 2022, à 992 200 \$ en 2023, à 1 000 800 \$ en 2024, à 1 053 600 \$ en 2025 et à 1 064 200 \$ en 2026.

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 1 283 242 \$ au 31 décembre 2021 (1 274 293 \$ au 31 décembre 2020).

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. Un gain de 96 150 \$ a été constatée au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2021 (perte de 2 185 350 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2020). La valeur au marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2021, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2022 à 2024 pour une quantité totale de référence de 11 300 000 litres dont la valeur au marché est négative de 1 224 847 \$ (au 31 décembre 2020, le Réseau possédait des contrats d'achat à terme échéant de 2021 à 2024 pour une quantité totale de référence de 15 750 000 litres dont la valeur au marché était de 2 201 276 \$).

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 comparatifs

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

Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

	Budget	Réalizations	
		2021	2020
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	7 559 680	22 627 158	17 855 235
Moins : revenus d'investissement		(39 117 911)	(36 071 655)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	7 559 680	(16 490 753)	(18 216 420)
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Amortissement		24 331 516	22 781 492
Produit de cession		-	84 522
Perte sur cession		-	1 273 539
		24 331 516	24 139 553
<i>Financement</i>			
Remboursement de la dette à long terme	(6 202 091)	(5 276 450)	(5 130 518)
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	(117 500)	(26 845)	59 643
Excédent (déficit) accumulé			
Excédent (déficit) de fonctionnement affecté		5 043 892	75 424
Réserves financières et fonds réservés	(400 000)	(8 087 541)	(267 501)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(840 089)	506 181	(660 181)
	(1 357 589)	(2 564 313)	(792 615)
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	-

Réseau de transport de Longueuil

Annexes

Exercice terminé le 31 décembre 2021

Annexe B – Excédent d'investissement à des fins fiscales

	Réalizations	
	2021	2020
	\$	\$
Revenus d'investissement	39 117 911	36 071 655
Conciliation à des fins fiscales		
<i>Immobilisations</i>		
Acquisitions – Transport	(48 545 881)	(45 955 156)
<i>Financement</i>		
Financement à long terme des activités d'investissement	3 622 200	4 068 000
<i>Affectations</i>		
Activités de fonctionnement	26 845	(59 643)
Excédent accumulé – Fonctionnement non affecté	-	13 526
Réserves financières et fonds réservés	-	70 868
	26 845	24 751
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(5 778 925)	(5 790 750)

Produit par la Direction des communications et de l'expérience client du RTL

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2022

ISBN-978-2-921426-47-3

