

The background is a vibrant magenta color. It features several thick, stylized lines in various colors (light blue, yellow, orange, and dark teal) that run horizontally and vertically, often turning at right angles to create a grid-like pattern. The 'rtl' logo is positioned on the right side, partially overlapping these lines. The text 'Rapport annuel 2025' is centered on the left side in a white, sans-serif font.

Rapport annuel 2025

rtl

Produit par la Direction des communications et
de l'expérience client du Réseau de transport de
l'agglomération de Longueuil

Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du
Québec, 2025

Format analogique (papier): 978-2-921426-54-1

Format électronique: 978-2-921426-55-8

Design et visualisations par **Voilà:** | chezVoila.com

Table des matières

1	Le RTL en bref	7
2	Gouvernance	12
3	Rétrospective 2025	18
4	Ressources mises à contribution	47
5	Annexes	51
	États financiers	74

Message du président du conseil d'administration et du directeur général

L'année 2025 a profondément transformé notre organisation. Entre un incident opérationnel majeur, une évolution importante de notre gouvernance, le déploiement d'une nouvelle image de marque et la mise en place de leviers structurants pour moderniser le RTL, cette période a exigé de l'équipe une grande capacité d'adaptation et de leadership. Ensemble, nous avons fait face à des circonstances exceptionnelles tout en poursuivant notre mission essentielle : offrir un service de transport collectif durable et accessible à l'ensemble des citoyens de l'agglomération de Longueuil.

Une organisation résiliente et mobilisée

Le 24 avril, un incendie est survenu dans le garage de Longueuil, touchant plus d'une centaine d'autobus et entraînant des perturbations significatives. Cet événement imprévu a exigé une réponse rapide et coordonnée. Nos équipes se sont mobilisées 24 heures sur 24 afin d'inspecter, nettoyer et remettre en service le matériel roulant, tout en assurant un environnement de travail sécuritaire. Leur engagement a permis de maintenir le service essentiel pour l'ensemble de la population de l'agglomération, malgré un contexte très difficile.

Une nouvelle image de marque tournée vers l'avenir

En juin, nous avons dévoilé la nouvelle image de marque du RTL, une étape forte et rassembleuse dans notre transformation organisationnelle. Cette identité actualisée traduit notre volonté d'être une organisation innovante et à l'écoute de ses usagers.

Le nouveau logo, inspiré par le mouvement, évoque les trajectoires qui se croisent et les liens qui unissent les communautés de l'agglomération. Il s'accompagne d'une signature porteuse — On trace la voie — qui reflète notre engagement à guider, à innover et à bâtir l'avenir du transport collectif avec nos usagers et nos partenaires.

Le déploiement de cette nouvelle image se fera progressivement, dans une approche responsable et durable.

Un nouveau site Web pour améliorer l'expérience client

Dans la continuité de cette refonte, nous avons également lancé notre nouveau site Web, entièrement repensé pour améliorer l'expérience de nos usagers. Plus intuitif, plus accessible et mieux adapté aux modes de navigation actuels, il facilite l'accès à l'information, met en valeur notre offre de services et reflète l'identité renouvelée du RTL.

Ce site démontre notre volonté d'offrir une expérience conviviale, moderne et centrée sur les besoins de la clientèle.

Une écoute des usagers renforcée

Afin de poursuivre cette approche centrée sur l'utilisateur, le RTL a mis en place en 2025 un comité expérience client, en partenariat avec l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud. Cette instance de consultation citoyenne permet de mieux comprendre les attentes, les préoccupations et les réalités vécues par les usagers et la population, et de nourrir les réflexions visant l'amélioration continue de nos services.

Avancer avec une vision partagée

En parallèle, nous avons poursuivi notre démarche de planification stratégique organisationnelle, un exercice essentiel pour définir ce que nous voulons devenir et comment y parvenir dans un environnement en transformation. Plus qu'une exigence légale, il s'agit d'un outil d'alignement interne, de mobilisation et de création de valeur.

L'année a également été marquée par la création de la Direction principale finances et transformation organisationnelle, un geste structurant pour renforcer notre gouvernance financière et accélérer la modernisation du RTL.

Un nouveau conseil d'administration

En novembre, nous avons accueilli un nouveau conseil d'administration. La diversité des expériences des nouveaux membres contribuera directement à l'amélioration de notre gouvernance et à l'atteinte de nos objectifs. Leur engagement à soutenir une mobilité durable, efficace et accessible s'inscrit parfaitement dans la vision que nous portons collectivement.

Faire preuve de rigueur dans un contexte financier exigeant

Comme l'ensemble du secteur du transport collectif, nous avons évolué en 2025 dans un contexte financier particulièrement exigeant.

Grâce à une gestion rigoureuse, nous avons poursuivi nos efforts de priorisation, d'optimisation des ressources et de maîtrise des dépenses, tout en veillant à protéger la qualité du service pour notre clientèle. Ces décisions, souvent difficiles, ont été guidées par un même objectif : assurer la pérennité de l'organisation et maintenir la confiance de nos usagers et de nos partenaires.

Une année aussi marquée par le renouvellement de la convention collective des chauffeurs

La négociation de la convention collective des chauffeurs a également été un moment important de l'année. Celle-ci s'est déroulée dans le respect et sans perturbation notable pour la clientèle. Cette approche constructive reflète notre volonté de maintenir un dialogue ouvert et durable avec nos partenaires syndicaux.

Regarder vers l'avenir avec confiance

Malgré les défis rencontrés, nous demeurons résolument tournés vers l'avenir. Nous poursuivrons nos efforts pour moderniser le RTL, optimiser l'utilisation de nos ressources et offrir la meilleure expérience possible aux usagers et aux employés.

Nous tenons à remercier chaleureusement tous les employés, les membres du conseil d'administration, nos partenaires institutionnels et municipaux ainsi que l'ensemble des usagers du transport régulier et adapté. Leur confiance et leur engagement nous inspirent chaque jour.

Ensemble, poursuivons la transformation du RTL et construisons l'avenir !

A stylized, handwritten signature in dark ink.

Alvaro Cueto
Président du conseil
d'administration

A stylized, handwritten signature in dark ink.

Alain Dufort, MBA
Directeur général



1

**Le RTL
en bref**

Nos valeurs

Mission

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

Raison d'être

Être un levier de transformation sociale, économique et environnementale.

Vision 2050

Être une option de 1^{er} choix pour se déplacer sur la Rive-Sud.

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.

2025 en chiffres

Territoire

Villes

5

Citoyens (2025)

456 912

Superficie du territoire (km²)

309

Organisation

Employés

1239

Dépenses (\$)

253 870 452

Réseau

Kilomètres de réseau

808

Kilomètres de voie réservée

25

Autobus actifs

388

Lignes régulières

81

Lignes scolaires intégrées

69

Ligne de taxi collectif

1

Zone de transport à la demande

4

Arrêts d'autobus

3 297

Abribus

781

Stationnements incitatifs

5

Terminus (en gestion déléguée)

4

Billetteries (en gestion déléguée)

3

Déplacements

Nombre de déplacements en transport régulier

21 938 475

Nombre de déplacements en transport adapté

396 177

Progression de l'achalandage du transport régulier entre 2024 et 2025

+1,3%

Progression de l'achalandage du transport adapté entre 2024 et 2025

+7,9%

Implication sociale

Nombre d'activités culturelles soutenues (ententes de partenariat)

30

Nombre d'événements où nous avons été représentés

27

Faits saillants 2025

JANVIER

Implantation d'une nouvelle zone de RTL à la demande dans l'arrondissement de Saint-Hubert

FÉVRIER

Déploiement d'un service de navettes en parallèle et brigades pour accompagner la clientèle lors d'événements d'instabilité du REM (fin février à fin avril)

MARS

Lancement de l'initiative innovante « La mobilité durable propulse l'aérospatiale à Longueuil », en collaboration avec le centre d'expertise en mobilité durable Movia, la Ville de Longueuil et Développement économique de l'agglomération de Longueuil (DEL)

Partenariat pour un atelier sur la mobilité et le transport collectif pour les nouveaux arrivants dans le cadre de la Dictée P.G.L. des municipalités, une entente avec la Fondation Paul Gérin-Lajoie

Lancement du nouvel intranet

AVRIL

Obtention de la certification environnementale Clé Verte de niveau Platine

Organisation finaliste dans la catégorie Projet structurant d'un organisme public ou parapublic, dans le cadre de la 41^e édition du Gala Excellence de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS)

Partenariat avec le Défi sportif AlterGo offrant un service de transport adapté aux athlètes à Longueuil

Bonification du service RTL à la demande à Boucherville

Lancement d'un programme de stage corporatif

Incendie au centre d'exploitation du Vieux-Longueuil (24 avril)



MAI

Création du comité expérience client, en cogestion avec l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS)

103^e position au classement des 300 plus grandes entreprises du Québec par le magazine Les Affaires

Partenariat pour la 16^e édition de la Marche Maison Source Bleue

Partenariat avec le Marathon de Longueuil à titre de transporteur officiel

Partenariat avec le Tour du Silence de Longueuil

JUIN

Dévoilement de la nouvelle image de marque, du nouveau logo et du nouveau site Web de l'organisation

Partenariat dans le cadre du Rendez-vous de la Mairie à Boucherville

Partenariat pour les spectacles de la Fête nationale à Longueuil

Journée DuoEmploi tenue dans le cadre de la Semaine québécoise des personnes handicapées

Grand Prix du Canada F1 – Un fort volume d'usagers au terminus Longueuil

12^e Semaine de la santé

JUILLET

Fermeture estivale du REM et déploiement de navettes et brigades pour accompagner la clientèle (5 juillet au 17 août)

Accueil d'une nouvelle directrice principale Finances et transformation organisationnelle

AOÛT

Partenariat avec la Ville de Brossard pour les événements Festin culturel et l'OSM dans les parcs

Partenariat avec la Ville de Saint-Lambert pour les Fêtes de Saint-Lambert

Plan de relève du REM soirs et fins de semaine du 18 août au 19 septembre

SEPTEMBRE

Signature d'un partenariat avec YHU pour desservir le MET ouvrant en 2026 (ligne 428)

Partenariat avec le Lumifest à Longueuil

Partenariat avec Movia pour le Défi sans auto solo

Partenariats pour le service scolaire 2025-2026 avec nos trois partenaires scolaires

Lancement du programme Gestionnaires en mouvement

Première rencontre du comité expérience client

OCTOBRE

Colloque 2025 de l'ATUQ et Prix Reconnaissance pour notre gestion exemplaire de la fermeture planifiée du REM à l'été 2025

Nouvelle campagne publicitaire mettant en lumière notre offre de service dans les cinq villes de l'agglomération

Signature des ententes scolaires 2025-2026

Signature de la nouvelle convention collective des chauffeurs

Engagement corporatif en matière de diversité, équité, inclusion et appartenance

7^e Semaine de la prévention santé et sécurité

NOVEMBRE

Prix du leadership corporatif Lorna Stewart décerné au programme Mobilité inclusive, une initiative conjointe de l'ARTM, la STM, exo, le REM, la STL et le RTL

Services offerts gratuitement sur tout le territoire de l'agglomération lors des élections municipales en collaboration avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la Ville de Longueuil

Campagne Centraide, du 1^{er} novembre au 15 décembre

DÉCEMBRE

Annnonce officielle de la composition du conseil d'administration 2025-2029, présidé par M. Alvaro Cueto

Mise en service du nouveau système d'information voyageurs dans les autobus

Lancement de la nouvelle épinglette inclusive « Merci de me céder votre siège »

Partenariat avec l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET) pour l'habillage des autobus de la ligne 428-le METbus – aux couleurs communes de MET et du RTL

Partenariat avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville pour l'événement Féérie Lac du Village



2

Gouvernance

Conseil d'administration

La Loi sur les sociétés de transport en commun prévoit que les pouvoirs d'une société de transport en commun sont exercés par son conseil d'administration. Notre conseil d'administration se compose de 12 membres désignés comme suit:

- la Ville de Longueuil, agissant par son conseil ordinaire, en désigne six parmi les membres de celui-ci;
- la Ville de Longueuil, agissant par son conseil d'agglomération, en désigne deux parmi les résidents des cinq villes de l'agglomération de Longueuil, dont un usager des services de transport en commun et un usager des services adaptés aux besoins des personnes handicapées. Un des usagers doit être un résident de la municipalité centrale (Ville de Longueuil) et l'autre un résident d'une autre municipalité dont le territoire est compris dans l'agglomération de Longueuil (Ville de Boucherville, Ville de Brossard, Ville de Saint-Bruno-de-Montarville et Ville de Saint-Lambert);
- chacune des autres municipalités dont le territoire est compris dans l'agglomération de Longueuil en désigne un parmi les membres de son conseil;
- la Ville de Longueuil peut, au lieu de désigner un membre d'un conseil municipal comme membre du conseil d'administration du RTL, désigner un membre indépendant.

Considérant l'importance de la fonction d'administrateur au sein du conseil d'administration, un plan d'accueil et d'intégration destiné au nouveau conseil d'administration a été mis en œuvre. Ce plan comprend notamment de la formation en matière de gouvernance, des présentations visant le fonctionnement de l'industrie du transport en commun et ses enjeux, de l'administration du RTL, ainsi que des visites des installations de l'organisation.

Finalisation du déploiement de notre nouvelle gouvernance

Au cours de l'année, notre conseil d'administration a tenu 12 assemblées publiques, dont deux assemblées extraordinaires. Ces réunions ont donné lieu à l'adoption de 139 résolutions officielles. Les décisions prises par le conseil d'administration ont couvert une variété de dossiers, notamment la planification des effectifs, l'octroi de contrats publics, ainsi que l'autorisation d'ententes avec divers partenaires, comme l'ARTM. Par ailleurs, l'adoption de règlements et de politiques a représenté un axe essentiel des délibérations. En complément, le conseil d'administration a assuré une reddition de comptes transparente envers le public, notamment en ce qui concerne la gestion des dépenses.

L'année 2025 a aussi été marquée par la finalisation du déploiement de notre nouvelle gouvernance avec le démarrage du comité technique Gestion de portefeuilles de projets et de suivi des actifs au cours du mois de juillet.

Faits saillants des comités techniques

Les plans de travail élaborés par les quatre comités techniques ont été déployés et les faits saillants sont présentés dans le tableau ci-après.

Chaque comité est composé d'experts indépendants, dont le profil de compétences et d'expertise a soigneusement été ciblé en fonction des besoins du comité et de ses mandats, tout en étant complémentaire aux forces du conseil d'administration.

Comité	Mandat	Sujets traités	Enjeux traités
Audit et finances	Assister le conseil dans ses responsabilités de surveillance afin d'assurer l'intégrité des résultats comptables et financiers, la qualité des contrôles internes, la gestion des risques et contractuelle.	- Mise à jour de la politique sur les frais de fonction. - Mise en place d'un cadre de gestion des risques, avec des outils concrets et une priorisation des risques critiques. - Rapport d'audit sans réserve pour l'exercice 2024. - Optimisation et suivi budgétaire. - Encadrement des emprunts et des investissements. - Suivi des recommandations des audits internes. - Mise en place d'un suivi stratégique des budgets intensifié en 2025 et 2026 afin d'assurer une gestion proactive et transparente.	- Financement des dépenses d'exploitation et d'investissement. - Gestion intégrée des risques corporatifs. - Encadrement des politiques internes.
Gouvernance, éthique et transition socio-écologique	Assister le conseil à exercer ses responsabilités en examinant tous les aspects du cadre de gouvernance et d'éthique pour s'assurer que le conseil fonctionne de manière efficace et efficiente, ainsi que favoriser la transition en développement durable.	Politiques et encadrements - Élaboration d'une politique sur la transition socio-écologique et la lutte aux changements climatiques. - Rédaction d'une politique sur les encadrements administratifs. - Actualisation partielle du règlement sur le traitement des membres, appuyée par une étude de marché comparative. Planification et suivi - Préparation du plan de travail global du conseil d'administration. - Adoption du plan de travail annuel du comité. - Réalisation du bilan du mandat 2021-2025 du conseil d'administration. Gouvernance et conformité - Suivi de la mise en œuvre de la Loi 25 (protection des renseignements personnels). - Développement d'un gabarit standardisé pour les comptes rendus des comités techniques destinés au conseil. - Balisage des compétences intégrées dans une matrice soutenant l'exercice de nomination des membres du conseil.	- Modernisation du cadre de gouvernance. - Définition et mise en place des paramètres des encadrements administratifs. - Mise à jour du règlement portant sur le traitement des membres du conseil d'administration et les membres externes.

Comité	Mandat	Sujets traités	Enjeux traités
Ressources humaines	Assister le conseil en ce qui a trait à ses responsabilités relatives à la mise en place et à l'application efficace par la direction de politiques judicieuses dans le domaine des ressources humaines.	Administration générale 1. Préparation et adoption du plan de travail annuel du comité. 2. Révision de la charte du comité technique ressources humaines. 3. Élaboration de la lettre mandat du directeur général. 4. Modernisation de l'évaluation du directeur général. 5. Collaboration à l'actualisation du règlement sur le traitement des membres (administrateurs). 6. Réalisation du bilan annuel du comité. Structure et postes 1. Adoption du plan des effectifs 2025. 2. Modernisation et adoption de la structure administrative générale.	1. Maintenir et renforcer le sentiment d'appartenance en réduisant les écarts perçus en matière d'équité, diversité et inclusion au sein de l'organisation. 2. Prévenir les risques psychosociaux liés aux relations interpersonnelles, afin de préserver la santé psychologique et la performance organisationnelle.
Gestion de portefeuilles de projets et de suivi des actifs	Assurer une gestion rigoureuse des fonds publics pour les investissements du RTL, en appliquant les meilleures pratiques en gestion d'actifs, de portefeuille et de projets. Cela inclut la mise en place d'outils pour suivre et encadrer les projets et actifs.	1. Adoption des critères de priorisation des projets du portefeuille. 2. Confirmation de la pondération accordée à chacun de ces critères. 3. Identification des projets du portefeuille nécessitant un suivi par le comité. 4. Identification des indicateurs de suivi du portefeuille. 5. Élaboration d'une fiche de suivi auprès du comité.	1. Priorisation des projets du portefeuille de projets. 2. Suivi des projets par les membres du comité.

Remerciements sincères à madame Geneviève Héon, présidente du conseil d'administration de 2021 à 2025, pour sa contribution des plus significatives à la modernisation de la gouvernance du RTL.

Membres du conseil d'administration

Au 31 décembre 2025



Alvaro Cueto
Président



Sophie Allard
Vice-présidente



Lysa Belaicha



Loïc Blancquaert



Khadidja Chougui



Nathalie Delisle



Louise Dion



Marie-Michèle
Drolet



Sylvain Joly



Nicholas
Kaminaris



Jean Martel



Jonathan Tabarah

Voir les biographies des membres
du conseil d'administration à la page 56.

Membres des comités techniques externes du conseil d'administration

Au 31 décembre 2025



Johanne Gélinas
**Membre externe du comité
technique gouvernance,
éthique et transition
socio-écologique**



Martin Massé
**Membre externe du comité
technique gouvernance,
éthique et transition
socio-écologique**



Linda Bergeron
**Membre externe
du comité technique
ressources humaines**



Lyne Martel
**Membre externe
du comité technique
ressources humaines**



Raymond LeBlanc
**Membre externe
du comité technique
audit et finances**



Éric Michaud
**Membre externe du comité
technique de gestion de portefeuille
de projets et de suivi des actifs**

Membres du comité de direction

Au 31 décembre 2025



Alain Dufort
Directeur général



Lynn Boivin
**Directrice principale
Finances et transformation
organisationnelle**



Sylvain Gonthier
**Directeur principal
Opérations**



Nicolas Tanguay
**Directeur principal Stratégie,
planification et innovation**



Catherine Bouchard
**Directrice Affaires
juridiques et secrétaire
corporate**



Richard Breault
**Directeur Projets
majeurs en infrastructures
de bâtiments**



Pascale Denis
**Directrice Finances
et trésorière**



Karine Desgagné
**Directrice Développement
du transport, portefeuille
de projets et partenariats**



Marie-Josée Guilbault
**Directrice Communications
et expérience client**



Dounia Habhouba
**Directrice Technologies
de l'information et systèmes
de transport intelligents**



Pascal Houle
**Directeur Entretien des
véhicules, ingénierie
et bâtiments**



Martin Lavoie
**Directeur Exploitation,
transport adapté et actifs
métropolitains**



Sophie Nadeau
**Directrice Ressources
humaines**



Isabelle Ouellet
**Directrice Planification
du transport**

A large, stylized white number '3' is positioned on the left side of the image. To its right, there are three thick, curved lines in yellow, orange, and light blue that extend from the top and right edges of the frame, creating a sense of movement and design.

3

**Rétrospective
2025**

**Une croissance
constante
de l'achalandage
au transport régulier
et au transport adapté**



3.1

Une croissance constante de l'achalandage au transport régulier et au transport adapté

Après une forte croissance attribuable à la reprise postpandémique, l'achalandage connaît une progression constante depuis 2022, avec une croissance annuelle moyenne de 1,4 %, totalisant près de 22 millions de déplacements en 2025.

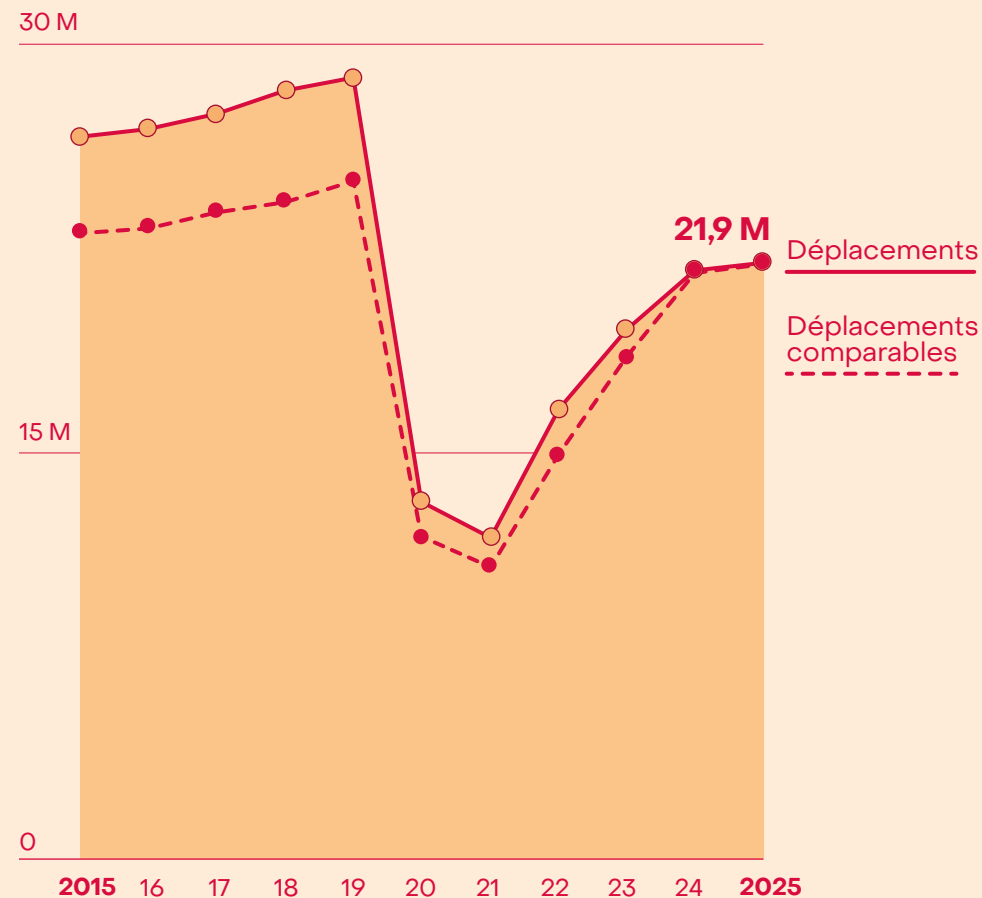
Parmi les éléments marquants de l'année 2025, nous ne pouvons passer sous silence les fermetures planifiées du REM pendant plusieurs soirées et fins de semaines ainsi qu'une grande partie de l'été. Lors de ces fermetures, le RTL a déployé un service de navettes facilitant plus de 750 000 déplacements qui s'ajoutent à l'achalandage régulier.

RTL à la demande amélioré

Notre offre de service du RTL à la demande a été significativement bonifiée, avec l'ajout de véhicules supplémentaires dans la zone d'opération de Boucherville et le développement d'une toute nouvelle zone à Saint-Hubert. Ces ajouts de services ont permis de répondre à l'intérêt croissant de la clientèle qui s'est traduit par une hausse d'achalandage de 174 % comparativement à l'année 2024. Le transport à la demande permet de desservir des secteurs moins denses en population en offrant plus de possibilités de déplacement dans une zone définie.

Achalandage 2015-2025

(en millions de déplacements)



Des progrès significatifs au transport adapté

Suivant la tendance des dernières années, l'achalandage du service de transport adapté a poursuivi sa progression en 2025. Nous avons comptabilisé 396 177 déplacements réalisés, ce qui représente une augmentation de 7,9 % comparativement à l'année 2024.

Nous avons également réalisé des améliorations notables en matière de qualité de service et de performance opérationnelle, grâce à des suivis rigoureux et un engagement renforcé envers l'expérience client.

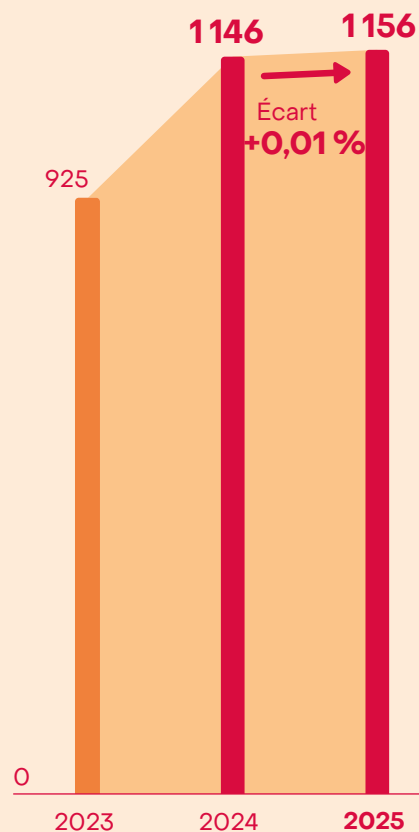
L'année a été marquée par une série d'initiatives visant à mieux répondre aux besoins des usagers. Parmi les actions clés :

- Bonification du processus de formation des conducteurs;
- Interventions visant à améliorer le taux de ponctualité;
- Amélioration de la productivité.

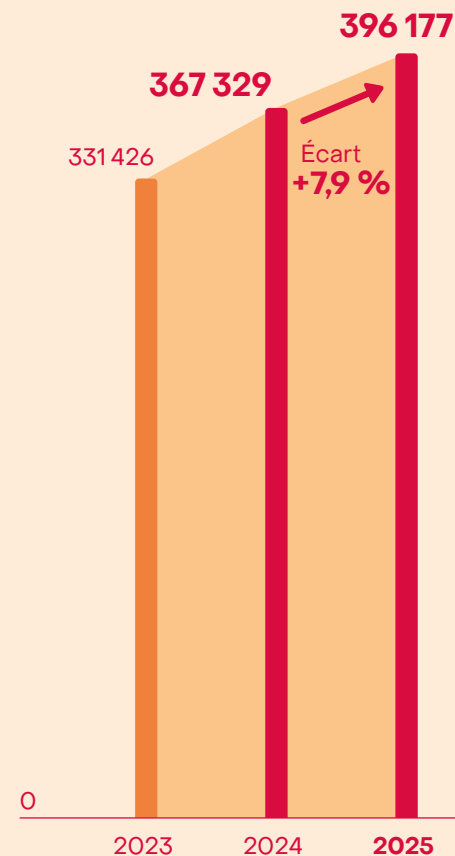
Tous ces efforts se sont traduits par une amélioration significative et généralisée sur plusieurs aspects du service.

Une forte progression des déplacements en transport adapté

Nombre de clients admis



Nombre de déplacements



**Ancrer la voix
des citoyens
au cœur de
nos décisions**

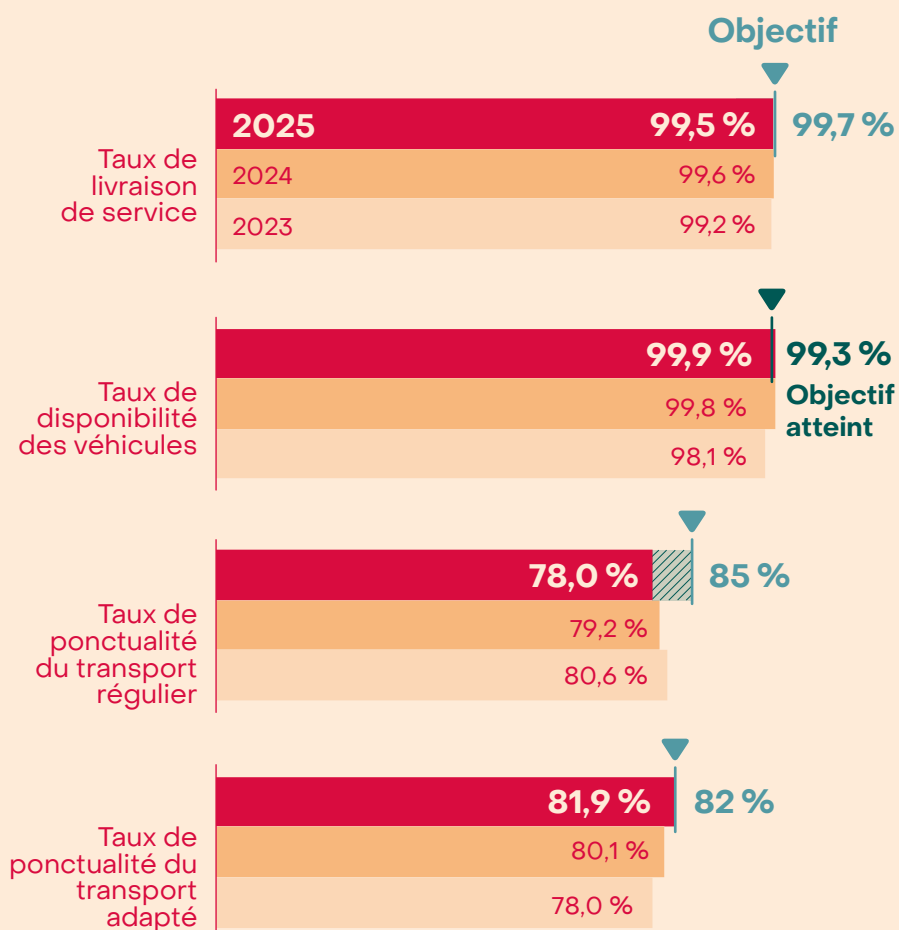


3.2

Ancrer la voix des citoyens au cœur de nos décisions

Parce qu'offrir un service de transport collectif de qualité est d'abord et avant tout comprendre les besoins de celles et ceux qui l'utilisent ou qui pourraient l'utiliser, nous avons procédé à la mise en place d'un comité expérience client. Cette nouvelle instance de consultation, représentée par 15 citoyens de l'agglomération de Longueuil, vise à renforcer le dialogue en vue de faire évoluer l'offre de service. Le déploiement de ce comité est assuré grâce à une cogestion avec l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS).

Tableau de bord 2023-2025 sur la qualité du service



Bien informer les usagers

Année après année, nous veillons à améliorer les outils de communication permettant à nos usagers d'avoir accès en temps réel aux informations comme les horaires et les perturbations afin d'ajuster le cours de leurs déplacements. Des efforts importants ont été effectués afin de développer de manière significative le parc des panneaux à messages variables (PMV) et nous souhaitons poursuivre dans cette direction.

Les panneaux à messages variables

PMV	2023	2024	2025
Autobus	0	62	62
Abribus	65	25	42
Terminus	0	166	163
Institutions	5	7	10

En décembre, un nouveau système sonore d'information voyageurs a été déployé à bord de 25 autobus, première étape d'un déploiement progressif qui couvrira toute la flotte d'ici 2027. Ce système vise à améliorer l'accessibilité universelle et l'expérience de déplacement des usagers.

Une voix féminine annonce clairement les arrêts, avec un volume ajusté automatiquement au bruit ambiant. Un panneau à messages variables fournit aussi des informations en temps réel, tandis que des pictogrammes indiquent les arrêts demandés ou universellement accessibles, facilitant les déplacements des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Le projet a été développé et testé avec des représentants de l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL), le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM) et l'Institut Nazareth et Louis-Braille (INLB). Cette initiative reflète notre volonté d'offrir un transport collectif plus accessible, clair et adapté aux besoins de la communauté.

À l'écoute de nos usagers

Il est indispensable de bien capter la voix de nos usagers pour bonifier notre offre de service et répondre plus adéquatement aux besoins exprimés. Pour ce faire, notre équipe du Centre relation et information clientèle (CRIC) assure une écoute attentive des observations, commentaires, appréciations ou plaintes qui sont formulés par nos usagers. Nous nous assurons également que les suivis requis soient effectués auprès de nos équipes opérationnelles, dans le but d'une amélioration constante de l'expérience client.

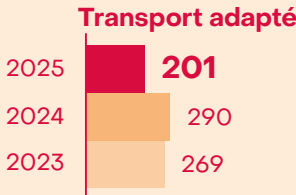
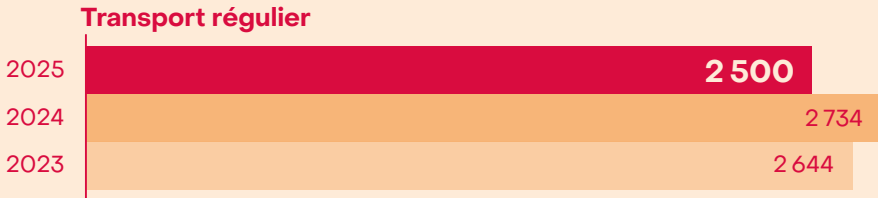
Le nombre d'appels reçus par le Centre relation et information clientèle a diminué par rapport à 2024

Nombre d'appels traités par le Centre relation et information clientèle (CRIC)

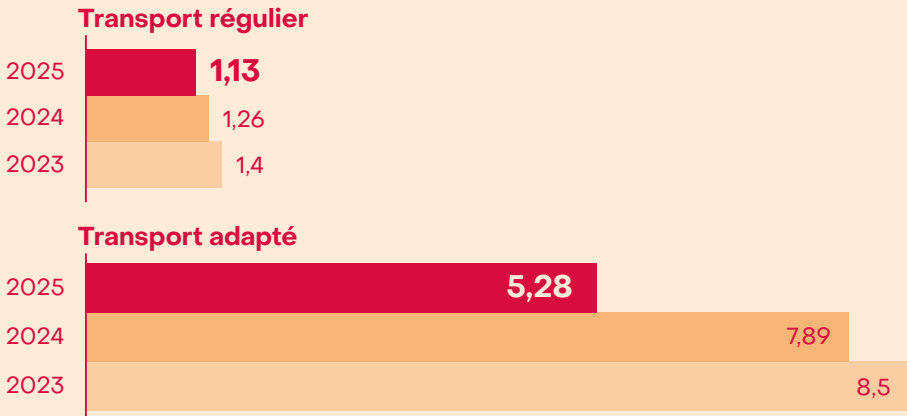


Le nombre d'appels traités en 2025 a été inférieur à celui de 2024. Nous pouvons présumer que les usagers comprennent de mieux en mieux la refonte tarifaire de l'ARTM, qu'ils planifient leurs trajets de façon plus autonome grâce aux outils comme Google et l'application Chrono et que le nouveau site Web du RTL rend la recherche d'informations plus conviviale.

... le nombre de plaintes a légèrement diminué

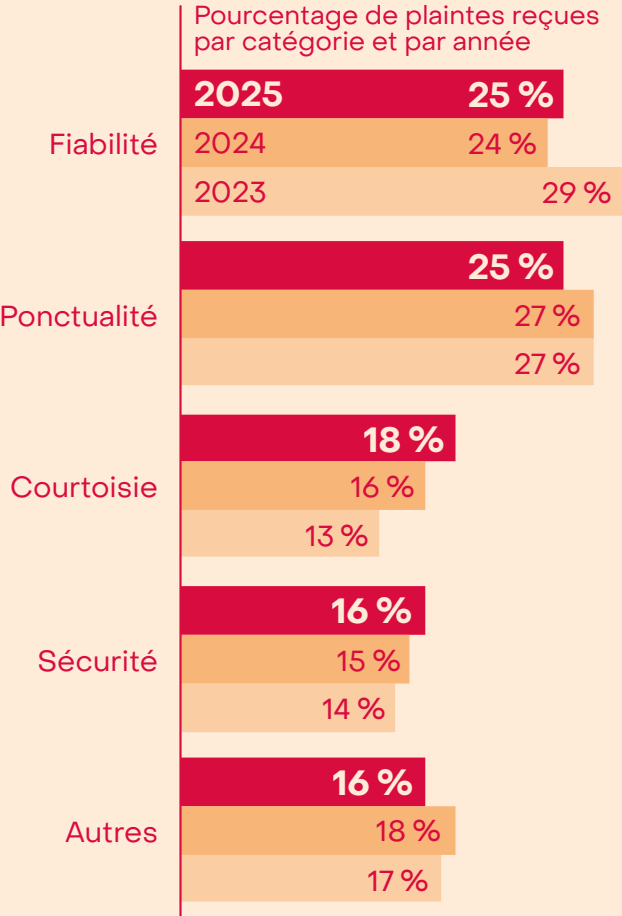


... le nombre de plaintes par 10 000 déplacements a aussi diminué

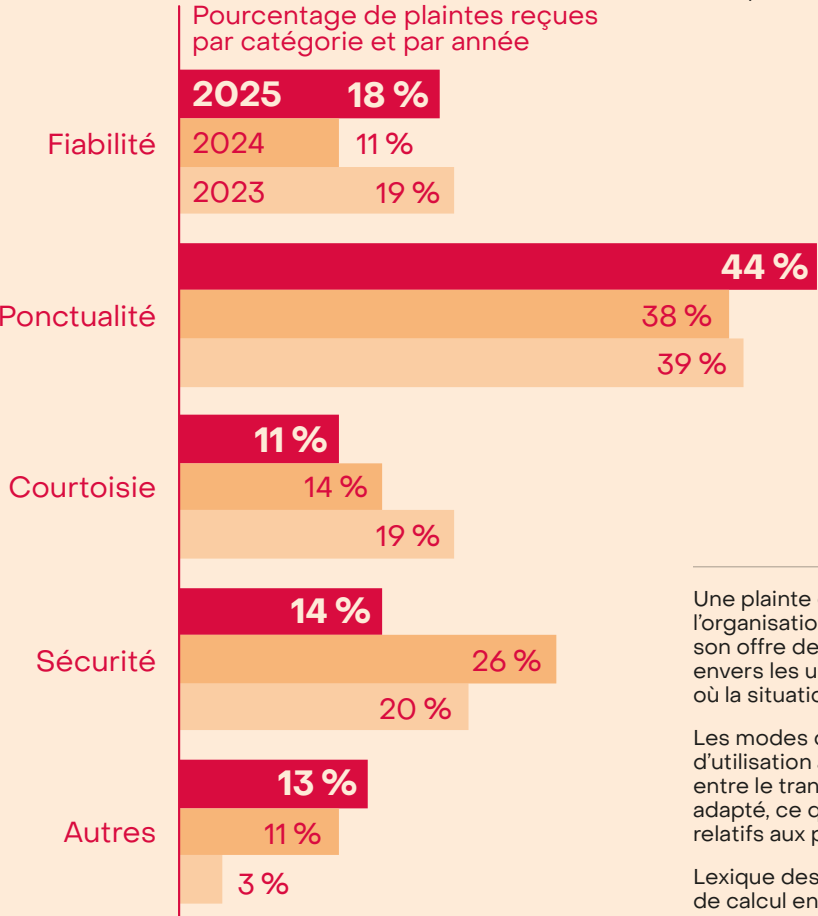


Au transport régulier, les plaintes relatives à la ponctualité en 2025 occupent une moindre portion alors que celles de la fiabilité, la courtoisie et la sécurité ont augmenté

Transport régulier



Transport adapté *



* Vu les petits nombres pour cet indicateur, les variations doivent être interprétées avec précaution.

Une plainte est jugée recevable lorsque l'organisation a failli à son engagement, à son offre de service ou à ses promesses envers les usagers, et ce, dans la mesure où la situation relève de sa responsabilité.

Les modes de déplacements, les modalités d'utilisation ainsi que les clientèles diffèrent entre le transport régulier et le transport adapté, ce qui influence les indicateurs relatifs aux plaintes.

Lexique des indicateurs et méthodologie de calcul en **annexe 3**.

Fiabilité du service et ponctualité

En 2025, le taux de livraison de service est demeuré très élevé, atteignant 99,5 %, se rapprochant de l'objectif de 99,7 %, tandis que le taux de disponibilité des véhicules a surpassé la cible établie pour s'établir à 99,9 %. Toutefois, malgré ces résultats en matière de fiabilité, la ponctualité du service a continué d'être affectée par la congestion routière et la multiplication des chantiers, qui ont marqué l'ensemble du réseau.

Le taux de ponctualité de 78,0 % a connu un recul en 2025, en baisse de 1,2 point de pourcentage par rapport à l'année 2024, se situant sous l'objectif souhaité de 85 %, et ce, malgré l'ajustement de temps de parcours sur plusieurs lignes. En 2025, les travaux se sont poursuivis partout sur le réseau, avec plusieurs centaines de chantiers actifs, ce qui a contribué à expliquer le recul du taux de ponctualité.

Animées par le souci de fluidifier les déplacements de nos usagers, nos équipes ont déployé trois nouvelles voies réservées au cours de la dernière année, sur le chemin de Chambly en direction de Saint-Hubert, entre les rues Vauquelin et Patrick, sur le boulevard Pelletier en direction nord, entre les rues Tunisie et Philippines, ainsi que l'utilisation de certains accotements par des autobus (UAB) sur la route 132 est, entre la rue Saint-Thomas et la bretelle d'accès Roland-Therrien.

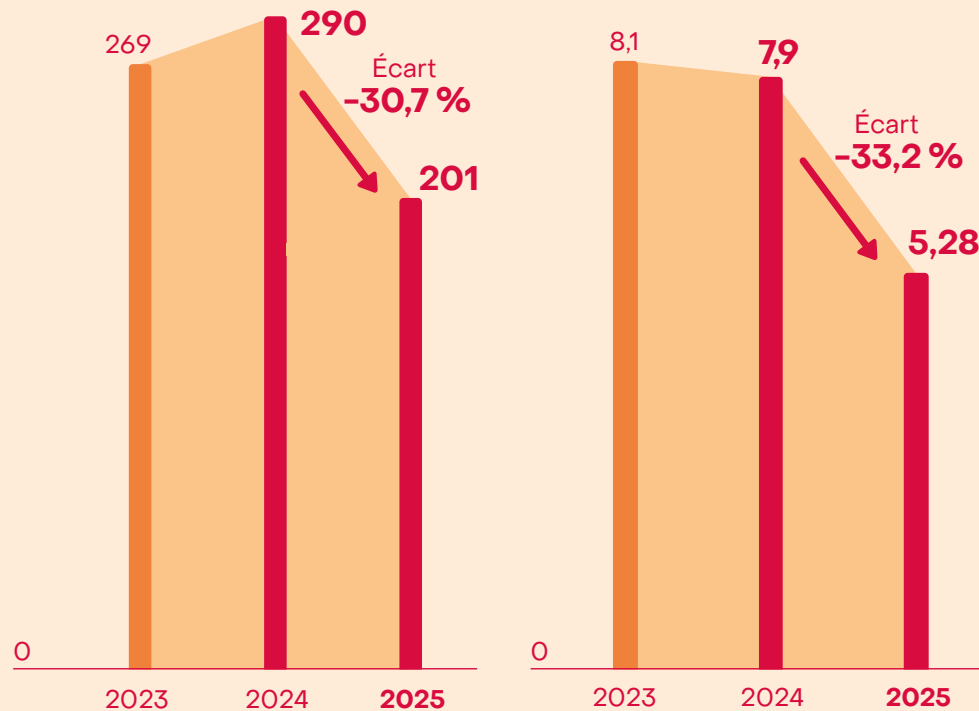
Encore une fois cette année, le service du transport adapté a été en mesure de réaliser 100 % des demandes de déplacements reçues de sa clientèle.

L'année 2025 s'est également caractérisée par une amélioration de la ponctualité au transport adapté, principalement sur les six derniers mois de l'année, où la cible établie a été dépassée. Globalement, il s'agit d'une hausse de 1,8 % comparativement à l'année 2024.

Au transport adapté, le nombre de plaintes ayant diminué en 2025, lorsqu'il est combiné à la hausse du nombre de déplacements, il en résulte un ratio de plaintes par 10 000 déplacements en forte baisse.

Nombre de plaintes

Nombre de plaintes par 10 000 déplacements



Accessibilité universelle

Au cours de l'année, plusieurs initiatives ont été réalisées pour faire progresser le plan de développement en accessibilité universelle.

En 2025, nous avons mis en service cinq nouvelles lignes accessibles, portant leur total à 32 lignes. Du côté de la formation à l'utilisation du transport collectif, le programme métropolitain Mobilité inclusive a permis la formation de 88 personnes vivant avec des limitations fonctionnelles. De plus, ce programme a valu au RTL, à l'ARTM et à ses partenaires le prix Lorna Stewart du leadership corporatif de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). Nous nous sommes également assurés que le nouveau site Web de l'organisation respecte les bonnes pratiques en matière d'accessibilité universelle.

Lors de la Semaine québécoise des personnes handicapées, quatre stagiaires du programme DuoEmploi ont été accueillis et des activités de sensibilisation aux réalités des personnes en situation de handicap ont été offertes au personnel.

De nouveaux documents de formation ont été produits pour guider les employés en billetterie et les agents de sécurité dans leurs interactions avec les personnes ayant des besoins particuliers.

Enfin, le 3 décembre, pour la Journée internationale des personnes handicapées, nous avons lancé un écusson « Merci de me céder votre siège », afin de promouvoir la courtoisie envers les personnes à mobilité réduite.

Sécurité routière

Une mobilisation collective pour un réseau plus sécuritaire

L'amélioration continue du bilan de sécurité routière demeure une priorité stratégique pour notre organisation. En 2025, plusieurs initiatives combinant formation, prévention et innovations technologiques ont permis de renforcer les comportements sécuritaires et d'accroître la vigilance sur l'ensemble du réseau. Cette démarche repose sur un travail d'équipe solide réunissant chauffeurs, superviseurs, formateurs et directions.

Des formations continues axées sur la prévention

Plus de 230 chauffeurs ont suivi la formation « La technologie au service de l'organisation », centrée sur la conduite préventive et l'écoconduite. Grâce à l'usage du simulateur et à des exercices sur route, les chauffeurs ont perfectionné leurs réflexes et développé une meilleure capacité d'anticipation face aux risques liés aux piétons, cyclistes, automobilistes et aux conditions routières.

De plus, nous avons offert une formation complète de quatre semaines à 70 nouveaux chauffeurs, incluant des volets de sensibilisation réalisés en collaboration avec la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le Service de police de l'agglomération de Longueuil (SPAL).

Des formations de retour au travail ou d'appoint ont aussi été offertes à une quarantaine de chauffeurs afin de mieux les accompagner après un accident ou selon des besoins spécifiques. L'objectif : offrir à chaque chauffeur, peu importe son expérience, un soutien continu et les outils nécessaires pour adopter les meilleures pratiques de conduite.

Audits sur le terrain et interventions préventives

Depuis 2023, le RTL réalise des audits de vitesse en partenariat avec le Service de police de l'agglomération de Longueuil (SPAL) afin de renforcer l'adoption de comportements sécuritaires. En 2025, six opérations ont été menées dans les secteurs Est et Ouest. À moyen terme, l'objectif est de doter l'organisation de son propre équipement radar pour réaliser des audits plus fréquents.

Les superviseurs sur la route poursuivent également leurs interventions régulières pour assurer le respect du Code de la sécurité routière et appliquer les mesures correctives nécessaires en cas d'écarts.

Des actions continues de sensibilisation

Chaque mois, des thématiques clés — respect des feux de circulation, limites de vitesse, non-utilisation du cellulaire au volant, etc. — sont valorisées par un affichage présent dans les terminus, les garages et les salles des employés. Ces rappels visuels visent à maintenir un haut niveau de vigilance et à favoriser l'adoption de bonnes pratiques.

Notre organisation poursuit aussi sa contribution auprès du grand public, notamment par les programmes J'monte à bord et Jeunes ambassadeurs, qui sensibilisent les élèves du secondaire aux comportements sécuritaires autour des autobus.

Une culture de sécurité en évolution

Toujours en quête des meilleures pratiques, l'organisation s'implique activement au sein de l'ATUQ et s'inspire d'innovations mises en œuvre par d'autres sociétés de transport.

Un plan de relève estival du REM

En novembre 2024, une annonce publique officielle est venue confirmer que notre organisation serait sollicitée afin de jouer un rôle central dans la mise en œuvre d'un plan de contingence visant à remplacer les services du REM pendant la période estivale 2025, en raison de travaux majeurs visant la préparation de nouvelles ouvertures d'antennes.

Afin de relever ce défi, une préparation rigoureuse s'est amorcée dès l'annonce. Nos équipes se sont rapidement mises à l'œuvre pour élaborer une planification opérationnelle complète permettant d'assurer le remplacement du service du REM, ajusté à maintes reprises tout au long de l'année selon les besoins.

Pour relever ce défi avec succès, une mobilisation importante de ressources humaines a été nécessaire. L'embauche de nombreux nouveaux employés a été réalisée rapidement pour soutenir nos opérations et permettre la mise en place du service de remplacement nécessaire, entraînant une croissance et des défis organisationnels importants.

De plus, tout au long de l'année, nos équipes ont été sollicitées de façon ponctuelle pour mettre en place différentes mesures et assurer des remplacements temporaires liés à des travaux et à des pannes de service du REM. Ces ajustements, parfois imprévus, ont exigé une grande capacité d'adaptation et une coordination constante entre les différentes équipes impliquées.

Grâce à cette mobilisation collective et malgré les nombreux défis rencontrés, nous avons été en mesure d'offrir une réponse rapide, sécuritaire et adaptée, tout en conservant la qualité du service offert à notre clientèle au cœur de nos priorités.

Planification opérationnelle et mesures d'optimisation

L'équipe de la planification du transport revoit quatre fois par année l'offre de service afin de répondre le mieux possible aux besoins de la clientèle, dans le respect de notre cadre budgétaire. Pour ce faire, les données d'achalandage et de charge sont analysées en continu afin d'identifier les opportunités d'ajustements ou d'évolution de l'offre.

Au cours de 2025, l'équipe a mis en place plusieurs mesures pour équilibrer l'offre de service en fonction de la demande. Parmi celles-ci, mentionnons l'implantation de la nouvelle zone du RTL à la demande dans le secteur de Saint-Hubert, à la suite de l'ajustement du service d'autobus dans ce secteur, ce qui a permis d'offrir une solution de transport en commun dans ce secteur à plus faible densité. Le RTL à la demande a également été bonifié en cours d'année dans la zone de Boucherville alors que la ligne de taxi collectif T-89 a été retirée. Cette mesure vise à donner une plus grande flexibilité aux usagers. Enfin, l'équipe a également révisé les temps de parcours de 14 lignes régulières et de nombreuses lignes scolaires intégrées pour favoriser une meilleure ponctualité et donc une meilleure prévisibilité du service pour nos usagers.

Le retour des vélos à bord de nos autobus pour traverser le tunnel

De mai à octobre 2025, nous avons reconduit le projet pilote permettant aux cyclistes d'embarquer leur vélo à bord des lignes 61, 461 et 462 pour traverser le tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine. Cette mesure visait à soutenir l'intermodalité et à offrir une solution simple aux usagers souhaitant combiner transport actif et transport collectif. L'accès était offert aux arrêts situés à proximité du tunnel afin de faciliter la traversée et permettre aux cyclistes de poursuivre ensuite leur trajet à vélo. Plus d'une centaine de déplacements ont été effectués.

Assurer une **transition** socio- écologique



3.3

Assurer une transition socio-écologique

Dans le cadre de notre Plan de gestion environnementale, nous poursuivons nos efforts afin de réduire notre empreinte écologique et d'améliorer la gestion des matières résiduelles générées par nos activités d'exploitation.

En reconnaissance des initiatives environnementales mises en place et de l'amélioration continue de nos pratiques, nous avons obtenu en 2025 la certification Clé Verte – niveau Platine, soit la plus haute distinction attribuée dans le cadre de ce programme de reconnaissance environnementale. Cette certification témoigne de l'engagement concret de l'organisation envers la protection de l'environnement et la mise en œuvre d'actions structurées en matière d'environnement et de développement durable.

Les initiatives réalisées en 2025 s'inscrivent dans cette démarche et contribuent à renforcer la performance environnementale selon les cinq piliers du Plan de gestion environnementale.

Faits saillants environnementaux 2025

- ~ 710 000 lingettes jetables éliminées par année (projet en déploiement);
- 4 tonnes de parebrises recyclés par année;
- 27 tonnes de verre d'abribus recyclé par année;
- Installation d'une presse à carton;
- Acquisition de déshydrateurs de matières organiques;

1. Réduction des gaz à effet de serre (GES)

La réduction des émissions de GES demeure un objectif transversal dans l'ensemble de nos opérations. Les initiatives visant l'optimisation des pratiques d'exploitation contribuent à réduire progressivement l'empreinte carbone associée à nos équipements mobiles et fixes, tout en favorisant des pratiques opérationnelles plus durables.

2. Lutte contre la pollution

En 2025, nous avons poursuivi la mise en œuvre d'un projet visant à remplacer progressivement les lingettes jetables utilisées dans les activités d'entretien par des chiffons lavables en microfibre.

La transition est désormais complétée pour les équipes de carrosserie, tandis que l'implantation est en cours auprès des chauffeurs d'autobus. La prochaine phase du projet concernera les équipes de mécanique et de peinture.

Une fois entièrement déployée, cette initiative permettra de retirer de manière permanente environ 710 000 lingettes jetables par année, soit l'équivalent d'environ 2,65 tonnes de déchets évités annuellement, tout en réduisant les risques de contamination par les hydrocarbures.

3. Gestion des matières résiduelles

Plusieurs mesures ont été implantées afin d'améliorer le tri, la récupération et la valorisation de différentes matières générées dans nos installations.

Une presse à carton a été installée afin de compacter les matières recyclables, d'optimiser leur entreposage et de faciliter leur valorisation dans les filières de recyclage. Cette initiative contribue également à générer des revenus liés à la récupération du carton.

Par ailleurs, de nouvelles filières de récupération ont été mises en place pour certaines matières spécifiques :

- Verre provenant des abribus : la mise en place d'un conteneur de 20 verges permet de récupérer et de recycler environ 27 tonnes de verre par année, évitant ainsi leur enfouissement.
- Parebrises d'autobus : l'implantation d'une filière de recyclage des parebrises d'autobus permet de détourner environ 90 parebrises par année, soit près de 4 tonnes de matières recyclées annuellement.

Ces initiatives contribuent à améliorer la traçabilité des matières résiduelles générées par nos activités et à augmenter la proportion de matières dirigées vers des solutions de valorisation.

Afin de poursuivre cette démarche d'amélioration continue, une caractérisation des matières résiduelles est prévue en mai 2026, ce qui permettra d'obtenir un portrait actualisé des flux de matières et d'identifier de nouvelles opportunités de réduction et de valorisation.

4. Gestion responsable des ressources

Dans une optique de gestion responsable des ressources et de réduction des déchets envoyés à l'enfouissement, des déshydrateurs de matières organiques ont été acquis.

Ces équipements permettront de réduire considérablement le volume et le poids des matières organiques en retirant l'humidité, facilitant ainsi leur gestion et leur détournement des sites d'enfouissement.

5. Économie circulaire et réutilisation des ressources

Les initiatives mises en place s'inscrivent dans une approche d'économie circulaire visant à prolonger le cycle de vie des ressources et à favoriser leur valorisation.

La récupération structurée de matières telles que le carton, le bois, le verre et les parebrises permet de renforcer les pratiques de tri à la source et de soutenir le développement de voies de recyclage adaptées aux matières générées par nos activités.

Ces actions contribuent à améliorer notre performance environnementale globale tout en favorisant une gestion plus durable des ressources.

**Nos employés,
atout majeur
de l'organisation**



3.4

Nos employés, atout majeur de l'organisation

Plus que jamais, nous avons accordé une attention particulière à l'attraction, à la fidélisation et à l'engagement de nos collaborateurs, tout en renforçant les fondements d'une gestion des talents moderne, inclusive et orientée vers l'avenir. Animés par la conviction que notre force repose d'abord sur notre personnel, nos efforts se sont axés sur la consolidation de nos capacités internes. Des initiatives structurantes ont ainsi été déployées afin de soutenir le développement professionnel, la santé et le bien-être, ainsi que l'expérience globale de nos employés, dans l'objectif de bâtir une organisation résiliente, humaine et durable.

Attraction et fidélisation des talents

Afin d'assurer la continuité de nos services lors de la fermeture planifiée du REM à l'été 2025, une opération de recrutement d'envergure permettant d'accueillir près de 69 nouveaux chauffeurs, ainsi que plusieurs employés d'entretien, a été déployée.

Nous avons également revu entièrement notre programme d'accueil et d'intégration afin d'offrir une expérience employé harmonieuse dès le premier jour. Le parcours d'intégration, composé de zones d'arrêt pour les employés, de zones d'embarquement pour les gestionnaires et d'un programme de parrainage, accompagne les nouvelles recrues à travers des étapes clés favorisant leur accueil.

Ces initiatives structurantes renforcent notre attractivité et soutiennent un environnement où l'engagement, le soutien mutuel et l'excellence opérationnelle contribuent directement à la pérennité de notre mission de service à la collectivité.

Engagement sociétal et responsabilité sociale

Engagés auprès de notre communauté et convaincus que la diversité est une richesse, nous avons renforcé la mise en œuvre de notre plan stratégique sur la diversité, l'équité, l'inclusion et l'appartenance (DEIA), visant à favoriser des pratiques exemptes de discrimination, une représentation diversifiée et un climat d'intégration propice au sentiment d'appartenance.

Dans le cadre de la Semaine québécoise des personnes handicapées, plusieurs initiatives, dont la valorisation de notre démarche à La ligue majeure des employeurs et un défi immersif réalisé par trois directeurs, ont rappelé que l'inclusion dépasse le simple fait de « faire de la place » : elle consiste à reconnaître la contribution unique de chacun et à adapter continuellement nos milieux de travail pour qu'ils soient accessibles, sécuritaires et bienveillants.

Notre responsabilité sociale s'est également exprimée à travers le lancement du programme de stage corporatif « Ensemble, formons la relève », offrant aux étudiants une expérience pratique et enrichissante et contribuant à la formation d'une relève qualifiée et engagée, soutenue par un accompagnement structuré et un apprentissage durable.

Développement des compétences et formation

Fidèles à notre engagement de placer l'humain au cœur de notre croissance durable, nous avons poursuivi des actions concrètes pour soutenir l'avancement professionnel et le développement collectif. Nous sommes fiers d'avoir accompagné deux employés de l'entretien dans l'obtention de leur DEP en mécanique de véhicules lourds, témoignant de notre volonté de favoriser l'évolution des compétences et la fidélisation du personnel. Ce faisant, nous faisons plus que former : nous développons, nous propulsons, nous faisons évoluer nos employés.

Dans un contexte de transformation numérique accélérée, nous avons également mis sur pied une brigade techno afin de faciliter l'acquisition des compétences digitales nécessaires à nos opérations. Composé d'employés de toutes les directions, ce groupe offre un soutien quotidien et contribue activement à l'apprentissage collectif, permettant à nos équipes d'adopter de nouveaux outils et de renforcer leur autonomie technologique.

Santé, sécurité et mieux-être

La santé, la sécurité et le mieux-être de nos employés demeurent au cœur de nos priorités et constituent des leviers essentiels de mobilisation et de performance organisationnelle. Nous avons poursuivi et intensifié nos efforts afin d'offrir à nos équipes un environnement de travail sain, sécuritaire et propice à l'épanouissement personnel et professionnel. Bilans de santé personnalisés, plateforme d'accompagnement permettant de repenser sa relation avec l'alcool ou les substances, club de course, ateliers de sensibilisation à la prévention en santé et sécurité au travail, sont autant d'initiatives qui témoignent de l'importance que nous accordons collectivement à la santé, à la sécurité et au mieux-être au travail.

Taux de présence des groupes cibles par catégorie d'emploi (2023 à 2025)

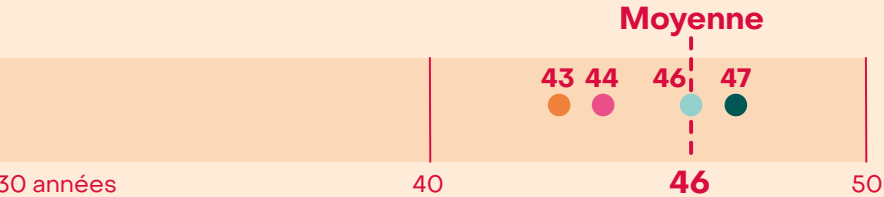
Catégorie d'emploi	Année	Femmes	Autochtones	Minorités visibles	Minorités ethniques	Handicapés
Cadres	2025	▼ 33,33 %	0,56 %	▼ 6,67 %	▼ 3,33 %	0 %
	2024	33,90 %	0,56 %	6,78 %	3,39 %	0 %
	2023	34,09 %	0,57 %	5,68 %	2,84 %	0,57 %
Employés de bureau	2025	▼ 63,08 %	0 %	▼ 20,00 %	▼ 10,77 %	▲ 1,54 %
	2024	64,34 %	0 %	22,48 %	10,85 %	0,77 %
	2023	62,90 %	0 %	22,58 %	11,29 %	0 %
Chauffeurs	2025	▼ 21,30 %	0 %	▲ 17,01 %	▲ 9,68 %	▲ 0,83 %
	2024	22,45 %	0 %	15,83 %	9,64 %	0,72 %
	2023	23,05 %	0 %	14,54 %	9,10 %	0,73 %
Employés de l'entretien	2025	▲ 6,32 %	▼ 0,70 %	▲ 23,35 %	▲ 5,96 %	▼ 2,81 %
	2024	6,00 %	0,71 %	19,79 %	4,95 %	3,53 %
	2023	5,78 %	0,68 %	20,41 %	4,08 %	4,76 %
TOTAL	2025	▼ 23,82 %	▲ 26,18 %			
	2024	24,61 %	25,47 %			
	2023	24,47 %	24,55 %			

Assujetti à la Loi sur l'accès à l'égalité en emploi dans les organismes publics visant à corriger les inégalités vécues dans le domaine du travail auprès de chaque groupe cible, nous déployons les initiatives afin de contrer la discrimination systémique à l'embauche et à l'emploi. En mai 2023, la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ) a d'ailleurs énoncé la conformité de notre programme, estimant que plusieurs mesures sont susceptibles de corriger la situation, qu'elles sont suffisantes en égard à la disponibilité des personnes compétentes faisant partie de chaque groupe visé et que les échéanciers d'implantation sont raisonnables.

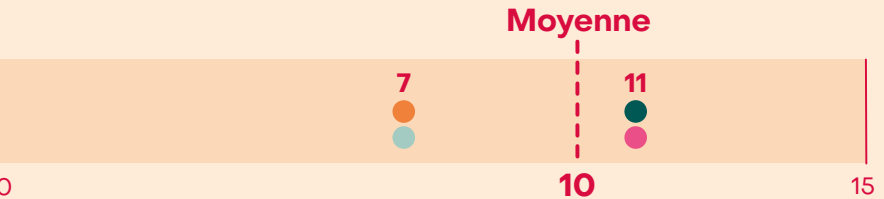
Catégorie d'emploi

- ☐ Personnel cadre
- ☐ Chauffeurs
- ☐ Employés de bureau
- ☐ Employés de l'entretien

Âge moyen des employés



Nombre d'années de service moyen



Formation et perfectionnement du personnel

Répartition par catégories d'emploi (en 2025)

	Nombre d'heures totales	Montants associés
Employés de l'entretien	22 578	840 949 \$
Chauffeurs	16 497	502 522 \$
Personnel cadre	3 227	166 275 \$
Employés de bureau	1 265	43 653 \$
Stagiaires	-	44 120 \$
Sous-total	43 567	1 597 519 \$

Dépenses administratives admissibles (en 2025)

Frais divers de formation	333 770 \$
Salaires des employés du service de formation agréé	221 102 \$
Dépenses de formation 2024 payées en 2025	7 706 \$
Sous-total	562 578 \$
Total	2 160 097 \$

Optimiser le grand chantier de l'électrification



3.5

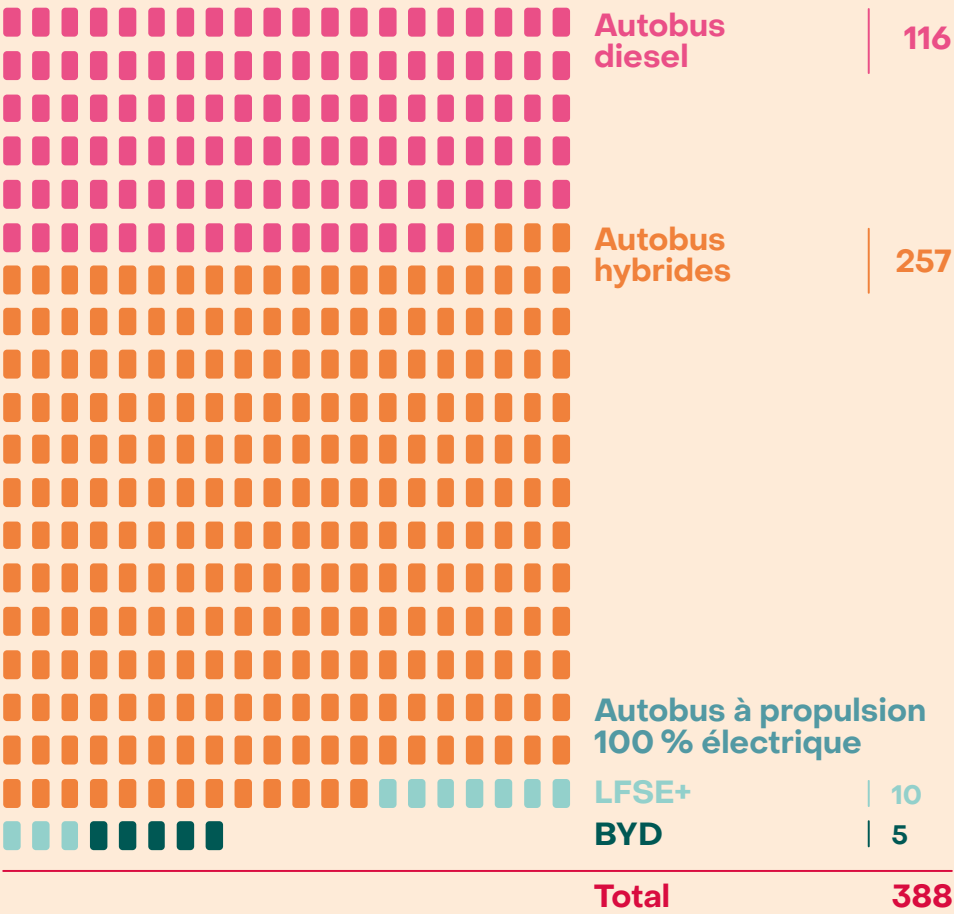
Optimiser le grand chantier de l'électrification

En respect des orientations gouvernementales, nous avons poursuivi la planification de la transition vers l'électrification des transports, ce qui exige une adaptation progressive de nos opérations. Cette transformation, porteuse de nombreuses opportunités, représente également des défis importants pour l'organisation. Au-delà des aspects techniques, elle mobilise la gestion des ressources, la formation continue des équipes et la coordination de multiples intervenants.

En 2025, nous avons poursuivi les tests d'autonomie sur les nouveaux autobus à propulsion 100 % électrique, afin d'évaluer leur performance réelle et de déterminer leur intégration optimale dans notre flotte, tout en maintenant l'offre de service. En décembre, notre parc comptait ainsi 15 autobus à propulsion 100 % électrique.

Flotte d'autobus actifs 2025

■ Chaque rectangle correspond à un autobus



Vers des installations 100 % électriques au Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil

Nous avons finalisé les plans et devis, ainsi que l'ensemble des documents contractuels de la phase 1 du projet d'électrification du Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil visant à construire les infrastructures électriques nécessaires pour l'ensemble du CEVL, ainsi qu'une marquise (abri extérieur non chauffé) dans laquelle seront incluses 14 positions de recharge extérieure.

Le projet a été soumis à une demande de financement dans le cadre du programme PAGTCP au niveau provincial et nous prévoyons lancer l'appel d'offres en mars 2026 et l'ouverture des soumissions en octobre.

À terme, ce garage pourrait être doté de 207 positions de recharge pour autobus à propulsion 100 % électrique.

Des avancées significatives pour le projet du nouveau garage et le site de Saint-Hubert

Le dossier du nouveau garage à Saint-Hubert est soutenu par une équipe solide et engagée, et ce, en concordance avec l'ensemble des éléments exigés par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

La rédaction du dossier d'affaires s'est poursuivie en 2025 en collaboration avec nos équipes externes d'experts en service-conseil de la construction et de la conception. Des plans préliminaires ont été complétés et une version préliminaire du dossier d'affaires (DA) sera déposée au cours des prochains mois pour une première revue par la gouvernance du projet.

Au terme des phases 1 et 2 du projet de nouveau garage à Saint-Hubert, 216 véhicules à propulsion 100 % électrique pourront être rechargés et entretenus.

Un autre projet d'électrification est en voie d'être complété au garage 1 du Centre d'exploitation de Saint-Hubert. En effet, 16 positions de recharge sont en construction depuis 2024 et ces travaux se termineront en 2026.

Implication dans la communauté



3.6

Implication dans la communauté

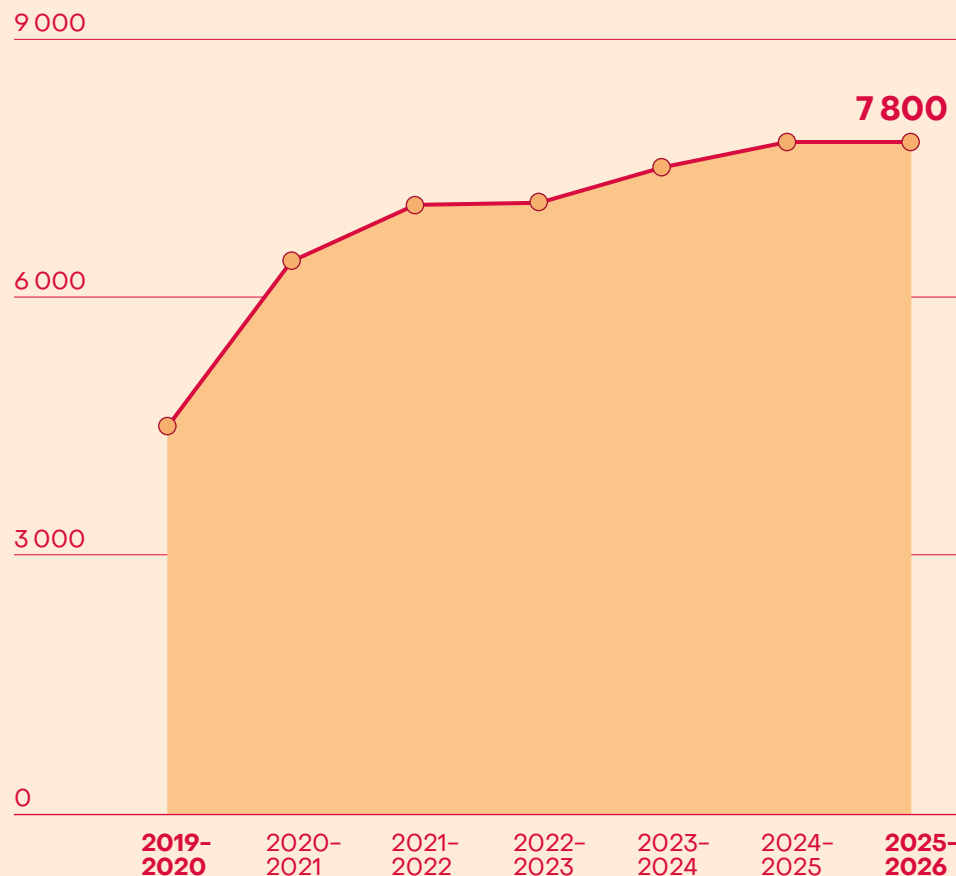
Partenaire clé du développement de l'agglomération, nous répondons chaque jour aux besoins de déplacement de la communauté. Dès l'aube, nos équipes assurent un transport sécuritaire et efficace pour des dizaines de milliers de personnes, dont de nombreux élèves du secondaire qui gagnent ainsi en autonomie. Grâce à nos collaborations avec les entreprises et institutions, les parents peuvent également planifier leurs déplacements plus facilement. Enfin, nos partenariats avec les événements de l'agglomération facilitent la participation de tous, petits et grands.

Les élèves toujours plus autonomes grâce au transport collectif

L'année scolaire 2025-2026 aura vu le renouvellement des ententes scolaires assurant le transport quotidien de 7 800 élèves des Centres de services scolaires Marie-Victorin et des Patriotes, ainsi que de la Commission scolaire Riverside. Ces élèves s'initient ainsi à notre réseau de transport en commun en utilisant tant des lignes régulières que des lignes scolaires intégrées.

Élèves du secondaire faisant partie des ententes scolaires

Nombre d'élèves du secondaire faisant partie des ententes scolaires



Huit établissements d'enseignement participent désormais au programme Carte étudiante en ligne (CEEL) permettant la commande de cartes OPUS directement sur le portail web de l'institution. De plus, nous sommes allés à la rencontre des étudiants de trois établissements postsecondaires de l'agglomération afin de les informer sur les services offerts en transport en commun.

Un dialogue continu avec les entreprises

En tant que partenaire incontournable de la mobilité durable dans l'agglomération de Longueuil, nous avons poursuivi avec conviction notre collaboration avec les entreprises et organisations du territoire. Ensemble, nous avons exploré les solutions les plus porteuses pour encourager les déplacements en autobus.

Nos échanges soutenus avec une cinquantaine d'entreprises et d'institutions nous ont permis de renforcer le positionnement du transport collectif comme une option moderne, fiable et hautement avantageuse pour les déplacements des travailleurs — un véritable levier pour une agglomération plus connectée, plus durable et plus résiliente.

L'accès à l'aéroport métropolitain de Montréal en autobus facilité!

La zone aéroportuaire de Longueuil connaît un développement sans précédent avec l'arrivée prochaine de l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET) qui en fera une destination majeure de l'agglomération. Au cours de l'année, nous avons signé deux ententes de partenariat afin de consolider une desserte efficace du secteur. La première permettra d'assurer un financement stable de la ligne 428, maintenant connue sous le nom METbus. La seconde permettra d'identifier les autobus de cette ligne aux couleurs communes du RTL et de l'aéroport. Cet investissement corporatif dans le transport en commun sera réalisé au bénéfice des voyageurs et des travailleurs de toute la zone aéroportuaire.

Au cœur des événements de l'agglomération

Nous avons été le transporteur officiel de 12 événements, en permettant aux spectateurs de se déplacer gratuitement sur nos lignes régulières afin de participer aux activités présentées dans les cinq villes de l'agglomération. Du marathon de Longueuil jusqu'à la Féerie Lac du Village à Saint-Bruno-de-Montarville, en passant par le Rendez-vous de la Mairie à Boucherville, l'OSM dans les parcs à Brossard et les Fêtes de Saint-Lambert, il est plus simple que jamais de prendre part aux événements de l'agglomération grâce au transport en commun.

Avancement des projets de mesures préférentielles

Nous avons également fait progresser de manière considérable plusieurs projets de mesures préférentielles pour autobus, et ce, en collaboration avec nos partenaires. Parmi ces projets, une nouvelle voie réservée sur le boulevard Taschereau, dans le secteur du terminus Panama, a été implantée et sera mise en service au printemps 2026. Cette voie réservée, jumelée à une coordination des feux de circulation sur cet axe, contribuera à améliorer l'accès au terminus Panama et à la station du REM du même nom.

A large, bold, white number '4' is positioned on the left side of the image. To its right, there are three thick, curved lines in yellow, orange, and light blue that flow from the top right towards the bottom right, creating a sense of movement and design.

4

**Ressources
mises à
contribution**

4.1

Ressources humaines

Ressources mises à contribution en 2025

Effectifs 2025 en équivalence temps complet incluant les employés dédiés aux activités déléguées, aux mesures d'atténuation ainsi qu'aux projets d'investissement, incluant le nombre de personnes occupant un poste régulier ou occasionnel, à l'exclusion des étudiants et des stagiaires.

Des entrevues de départ sont réalisées afin de permettre à l'organisation de mieux cerner les enjeux relatifs à ceux-ci.

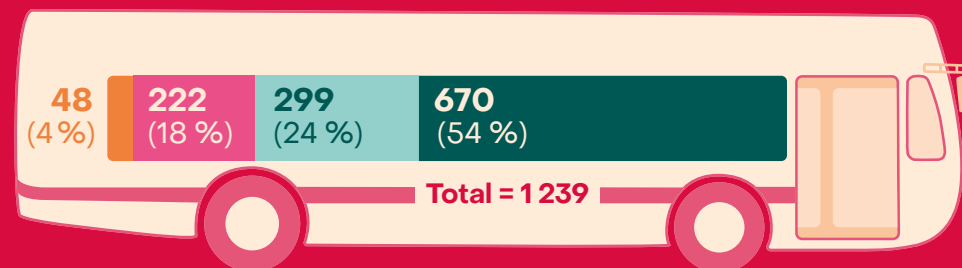
Ressources humaines

Entretien des infrastructures

Entretien du matériel roulant

Administration

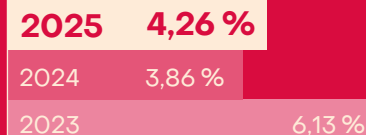
Chauffeurs



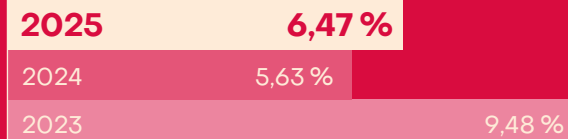
Notre taux de roulement a augmenté en 2025, reflétant les dynamiques du marché du travail

Taux de départs volontaires du personnel régulier...

... excluant les départs à la retraite



... incluant les départs à la retraite



4.2

Ressources financières

Dépenses et évolution par secteur d'activité

Secteurs d'activité (en milliers de \$)	Budget 2025 (1)	Réel 2025 (2)	Écart (3) = (2) - (1)	Réel 2024 (4)
Direction des opérations*	117 574	127 595	(10 021)	114 023
Direction de l'entretien et des bâtiments*	63 340	62 120	1 220	60 881
Directions administratives	31 409	30 303	1 106	30 726
Frais financiers**	3 023	5 222	(2 199)	4 257
Sous-total	215 346	225 240	(9 894)	209 887
Amortissement	26 347	28 630	(2 283)	25 607
Total	241 693	253 870	(12 177)	235 494

* Un dépassement de coûts de 10,1M\$ a été constaté, principalement attribuable aux équipements métropolitains ainsi qu'à d'autres ententes déléguées par l'ARTM au RTL dans le cadre du REM, lesquelles n'avaient pas été prévues lors de l'élaboration du budget initial.

**Le dépassement des frais financiers résulte d'une sous-évaluation des besoins de financement, tant à long terme (1,6 M\$) qu'à court terme (0,6 M\$), par rapport aux prévisions budgétaires initiales.

4.3

Ressources informationnelles

Les ressources informationnelles constituent un véritable atout stratégique: elles soutiennent la performance, la résilience et la qualité de service au RTL. Leur rôle central dans la prise de décision, l'amélioration de l'expérience des usagers et l'engagement des employés souligne l'importance de les maintenir et de les faire évoluer en continu. La mobilisation des compétences internes est donc essentielle pour assurer la mise en place et la pérennité de ces ressources.

Gouvernance et intégration des systèmes informationnels: fondations solides, sécuritaires et durables

Dans des environnements où les systèmes se sont multipliés au fil des années, l'enjeu n'est plus seulement de posséder des données, mais de les connecter, de les fiabiliser, de garantir leur sécurité et de leur donner du sens. Ainsi, une plateforme de gestion des données a été mise en place pour fluidifier les échanges, briser les silos technologiques et assurer une meilleure cohérence, qualité et sécurité des données à travers l'organisation.

Gestion des risques et cybersécurité comme levier de confiance et de résilience

Des actions structurantes sont en cours afin d'assurer la sécurité, la fiabilité et la résilience de notre écosystème informationnel. Notre vigilance se traduit par des efforts constants en matière de protection

de l'information, de gestion proactive des risques technologiques et de maintien de la continuité des services critiques.

Mettre l'information au service des usagers et de la performance organisationnelle

Les ressources informationnelles prennent toute leur valeur lorsqu'elles contribuent concrètement à améliorer l'expérience des usagers et à optimiser la livraison de l'offre et les opérations. Nos axes d'intervention visent précisément à soutenir ces deux dimensions: du côté de l'expérience usagers, l'information devient un atout pour offrir des services plus accessibles, plus fluides et mieux adaptés aux besoins. L'intégration de l'information permet aux équipes de mieux planifier les interventions, d'optimiser l'utilisation des actifs et de renforcer la performance globale.

Mobiliser les employés grâce à des outils modernes et à des fondations technologiques solides

Plusieurs chantiers de modernisation de l'environnement numérique sont déjà en cours, permettant de simplifier les processus, de favoriser la collaboration et d'offrir aux équipes des outils mieux adaptés à leur réalité de terrain. Cette dynamique d'amélioration continue permet d'ancrer une culture d'innovation au sein des pratiques courantes.

En parallèle, des travaux sur la modernisation des infrastructures sont en cours de réalisation pour garantir un environnement numérique stable, sécuritaire et évolutif sur lequel les employés peuvent s'appuyer aujourd'hui et demain.



5

Annexes

Annexe 1

Information sur les membres du conseil d'administration et la composition des comités techniques

	Municipalité	Date de désignation	Échéance du mandat
PRÉSIDENT(E)			
Geneviève Héon	Longueuil (arrondissement Saint-Hubert)	25 novembre 2021	17 novembre 2025
Alvaro Cueto	Longueuil (arrondissement Saint-Hubert)	18 novembre 2025	
VICE-PRÉSIDENTE			
Doreen Assaad	Brossard	25 novembre 2021	17 novembre 2025
Sophie Allard	Brossard	18 novembre 2025	
MEMBRES			
Marc-Antoine Azouz	Longueuil (arrondissement Vieux-Longueuil)	14 décembre 2021	17 novembre 2025
Rolande Balma	Longueuil (arrondissement Vieux-Longueuil)	19 septembre 2023	17 novembre 2025
Nancy Decelles Représentante des usagers du transport adapté	Agglomération de Longueuil (Longueuil)	21 septembre 2017 16 décembre 2021	10 décembre 2025
Nathalie Delisle	Longueuil (arrondissement Saint-Hubert)	23 novembre 2021 18 novembre 2025	
Louise Dion	Saint-Bruno-de-Montarville	23 novembre 2021 18 novembre 2025	
Sylvain Joly	Longueuil (arrondissement Greenfield Park)	4 juillet 2023 18 novembre 2025	
Nicholas Kaminaris Représentant des usagers	Brossard	23 décembre 2021 11 décembre 2025	
Affine Lwalalika	Longueuil (arrondissement Saint-Hubert)	19 septembre 2023	17 novembre 2025
Pascale Mongrain	Saint-Lambert	18 mars 2024	17 novembre 2025
Lise Roy	Boucherville	13 mai 2024	17 novembre 2025

	Municipalité	Date de désignation	Échéance du mandat
Lysa Belaicha	Longueuil (arrondissement Vieux-Longueuil)	18 novembre 2025	
Loïc Blancquaert	Saint-Lambert	17 novembre 2025	
Khadidja Chougi Représentante des usagers du transport adapté	Longueuil	11 décembre 2025	
Marie-Michèle Drolet	Longueuil (arrondissement Vieux-Longueuil)	18 novembre 2025	
Jean Martel	Boucherville	18 novembre 2025	
Jonathan Tabarah	Longueuil (arrondissement Vieux-Longueuil)	18 novembre 2025	

Comité	Date de désignation	Membres
Comité technique de gouvernance, éthique et transition socio-écologique	7 novembre 2024	Geneviève Héon, Sylvain Joly, Doreen Assaad, Louise Dion et Rolande Balma Membres externes : Johanne Gélinas, Martin Massé
Comité technique d'audit et des finances	7 novembre 2024	Geneviève Héon, Nicholas Kaminaris, Marc-Antoine Azouz et Pascale Mongrain Membre externe : Raymond LeBlanc
Comité technique des ressources humaines	15 novembre 2023	Geneviève Héon, Louise Dion, Doreen Assaad et Sylvain Joly Membres externes : Lyne Martel, Linda Bergeron
Comité technique gestion de portefeuille de projets et de suivi des actifs	7 novembre 2024	Geneviève Héon, Pascale Mongrain, Affine Lwalalika, Lise Roy et Nicholas Kaminaris Membre externe : Éric Michaud (nommé le 1 ^{er} mai 2025)

Assiduité des membres des comités techniques, des membres externes et des administrateurs aux réunions du conseil et en comité

	Assemblées du conseil d'administration							
	Assemblées ordinaires	Assemblées extraordinaires	Réunions du conseil d'administration en comité	Réunions du comité technique de gouvernance, éthique et transition socio-écologique	Réunions du comité technique d'audit et des finances	Réunions du comité technique des ressources humaines	Réunions du comité technique gestion de portefeuille de projets et de suivi des actifs	
NOMBRE D'ASSEMBLÉES ET DE RÉUNIONS	10	2	12	6	6	7	2	
PRÉSIDENTE								
Geneviève Héon	9	1	10	6/6	6/6	2/2	2/2	
VICE-PRÉSIDENTE								
Doreen Assaad	9	1	9	3/6		2/2		
MEMBRES								
Marc-Antoine Azouz	9	0	10		5/6			
Rolande Balma	9	2	11					
Nancy Decelles Représentante des usagers du transport adapté	3	1	8					
Nathalie Delisle	10	2	12					
Louise Dion	9	2	12	6/6		2/2		
Sylvain Joly	8	2	10	5/6		2/2		
Nicholas Kaminaris Représentant des usagers	9	2	10		6/6		2/2	
Affine Lwalalika	9	2	11				2/2	
Jean Martel (1)	1	0	1					

	Assemblées du conseil d'administration						
	Assemblées ordinaires	Assemblées extraordinaires	Réunions du conseil d'administration en comité	Réunions du comité technique de gouvernance, éthique et transition socio-écologique	Réunions du comité technique d'audit et des finances	Réunions du comité technique des ressources humaines	Réunions du comité technique gestion de portefeuille de projets et de suivi des actifs
Pascale Mongrain	9	2	10		6/6		2/2
Lise Roy	9	2	11				2/2
Sophie Allard (2)	1	0	1				
Lysa Belaïcha (3)	1	0	1				
Jonathan Tabarah (4)	1	0	1				
Alvaro Cueto (5)	1	0	1				
Marie-Michèle Drolet (6)	1	0	1				
Khadidja Chougui (7)	0	0	1				
Loïc Blancquaert (8)	1	0	1				
MEMBRES EXTERNES							
Johanne Gélina				5/6			
Martin Massé				6/6			
Raymond Leblanc					6/6		
Lyne Martel						1/1	
Linda Bergeron						1/1	

(1) Remplacement de madame Lise Roy

(2) Remplacement de madame Doreen Assaad

(3) Remplacement de monsieur Marc-Antoine Azouz

(4) Remplacement de madame Rolande Balma

(5) Remplacement de madame Geneviève Héon

(6) Remplacement de madame Affine Lwalalika

(7) Remplacement de madame Nancy Decelles

(8) Remplacement de madame Pascale Mongrain

Biographie des membres du conseil d'administration et des comités techniques

PRÉSIDENT

Alvaro Cueto

Président du conseil d'administration du RTL
Conseiller municipal, Ville de Longueuil
(district Croydon-Iberville)

Titulaire d'un baccalauréat en enseignement en histoire et d'un baccalauréat en histoire (UQAM), Alvaro Cueto enseigne depuis 20 ans au Collège Notre-Dame-de-Lourdes. Il est également conseiller municipal à la Ville de Longueuil depuis 2021. Président d'arrondissement de Saint-Hubert (2021-2025), président du conseil d'agglomération de la Ville de Longueuil (2021-2024), président du conseil de Ville de Longueuil (2024-2025) et conseiller-associé responsable sécurité publique, relations interculturelles, loisirs, sports et mobilité durable (2021-2025), il sait mettre à profit son expérience de présidence d'assemblée pour harmoniser les échanges entre chaque intervenant.

Alvaro Cueto est un grand adepte de la mobilité active. Athlète de course à pied très impliqué et bien connu en Montérégie, il a organisé sept événements sportifs pour toute la famille ayant attiré plus de 5 000 participants. Bénévole citoyen, il s'implique depuis 2015 dans l'organisme Parrainage Civique Saint-Hubert. Il gère également le groupe Vie Citoyenne sur Facebook comprenant plus de 15 000 membres depuis 2017 et il livre des denrées alimentaires pour l'organisme Provisions Communautaires de Saint-Hubert depuis mars 2020.

VICE-PRÉSIDENTE

Sophie Allard

Vice-présidente du conseil d'administration du RTL
Conseillère municipale, Brossard (district 7)

Sophie Allard possède plus de 25 ans d'expérience en communication, notamment à titre de présidente de l'agence de relations publiques AH!COM et chez Santé Québec. Au fil des ans, elle a mené de nombreux mandats de communication nationaux en santé, éducation et transports. Elle détient un baccalauréat en sciences et une maîtrise en relations publiques et recherche.

Élue conseillère municipale en 2017, elle préside maintenant le comité de mobilité durable. Elle a aussi contribué à des projets structurants en environnement, aux finances et au CCU. Sophie Allard collabore à titre de coopérante internationale au sein de la Fédération canadienne des municipalités afin de conseiller les femmes élues en Tunisie.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Lysa Belaicha

**Conseillère municipale, Ville de Longueuil
(district du Boisé-Du Tremblay)**

Élue conseillère municipale en 2021, Lysa Belaicha s'implique activement dans sa communauté depuis 2015. Son parcours est marqué par un engagement constant auprès des citoyennes et citoyens, notamment au sein d'un organisme communautaire, comme aidante à domicile auprès d'enfants vivant avec un handicap, ainsi qu'à titre d'attachée politique au palier provincial.

Entre 2015 et 2020, elle a siégé à un conseil d'administration, où elle a également occupé le poste de présidente, contribuant à la gouvernance et au développement stratégique de l'organisme.

Parallèlement à ses engagements sociaux et politiques, elle a complété un baccalauréat en science politique et en études québécoises à l'Université McGill.

Animée par des valeurs de justice sociale et environnementale ainsi que par le souci du bien-être collectif, Lysa Belaicha consacre son action politique à bâtir des solutions ambitieuses et durables pour la collectivité. Elle souhaite contribuer à l'avancement et au rayonnement du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil, avec la volonté d'offrir des solutions de mobilité accessibles, efficaces et adaptées aux besoins de la population.

Loïc Blancquaert

Maire de Saint-Lambert

Loïc Blancquaert possède une maîtrise en sciences et gestion de l'environnement de l'Université catholique de Louvain, en Belgique, et une maîtrise en administration publique de l'École nationale d'administration publique. Il œuvre dans le domaine du management et du développement durable depuis plus d'une quinzaine d'années. Il a d'abord travaillé pour des organisations internationales, avant de devenir consultant dans ce domaine. Il a aussi travaillé comme spécialiste en développement durable des affaires pour une grande entreprise internationale du secteur alimentaire.

Élu conseiller municipal en 2017, puis réélu en 2021 avec une forte majorité, M. Blancquaert réalise son premier mandat comme maire depuis novembre 2025. La rigueur budgétaire, la transparence et la collaboration sont au cœur de son implication politique.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Khadidja Chougui

Représentante des usagers du transport adapté

Titulaire d'un doctorat en psychologie, Khadidja Chougui exerce actuellement comme psychologue en milieu spécialisé et en pratique privée. Elle cumule plus de dix ans d'expérience en recherche et en intervention psychosociale, notamment auprès d'enfants, d'adolescents et de familles. Son parcours est marqué par une expertise en bien-être psychologique, en soutien à l'autonomie et en accompagnement lors de transitions de vie, appuyée par une formation universitaire à l'Université de Montréal et à l'Université McGill.

Engagée de longue date dans sa communauté, elle a siégé à des conseils d'administration et contribué à diverses initiatives communautaires et de gouvernance. Son parcours a été souligné par plusieurs distinctions, dont la prestigieuse Bourse Vanier et la Médaille du Lieutenant-gouverneur, témoignant de son leadership, de son engagement citoyen et de sa rigueur professionnelle.

Nathalie Delisle

Conseillère municipale et membre du comité exécutif, Ville de Longueuil (district des Maraîchers)

Diplômée en Art et technologie des médias (Presse écrite), Nathalie Delisle débute sa carrière dans le milieu culturel et philanthropique, notamment au Théâtre du Rideau Vert et la Fondation Paul-Gérin-Lajoie. Elle entreprend ensuite une carrière d'entrepreneure pendant plus de dix ans et connaît un grand succès avec G-1 sac, une entreprise spécialisée dans l'importation et la création de sacs et d'accessoires sous licence. Avant son élection, Nathalie a été directrice au développement organisationnel à la Chambre de commerce et d'industrie du Bassin de Chambly, où elle a travaillé à faire rayonner les entreprises d'ici.

Elle entame un 2^e mandat à la Ville de Longueuil et a été nommée à titre de présidente de l'arrondissement de Saint-Hubert. Elle espère mettre les intérêts des citoyens, des organismes et les entreprises de Longueuil au cœur des décisions du RTL. Elle siège d'ailleurs comme observatrice au comité expérience client du RTL et a été nommée au sein du comité ressources humaines au sein du CA.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Louise Dion

**Conseillère municipale, Ville de Saint-Bruno-de-Montarville
(district des Explorateurs)**

Louise Dion possède plus de 35 ans d'expérience au sein de la fonction publique provinciale, dans les domaines de l'environnement, de l'agriculture, des affaires municipales, de l'aménagement du territoire et de la gouvernance. Elle a occupé des fonctions d'attachée politique, de conseillère experte et de gestionnaire notamment au Secrétariat à la région métropolitaine où elle était responsable des affaires municipales et de l'aménagement pour la grande région métropolitaine de Montréal. Elle a aussi géré d'importantes ententes de financement avec la Communauté métropolitaine de Montréal qui ont permis la réalisation de nombreux projets bioalimentaires, récréotouristiques ainsi que de conservation et de mise en valeur des milieux naturels.

Conseillère municipale depuis 2017, Louise Dion est responsable du génie et de la mobilité. Elle est présidente de la toute première Commission de l'aménagement, des infrastructures et de la mobilité de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville. Elle siège au conseil d'administration du RTL depuis 2021, à son comité sur la gouvernance et préside son comité ressources humaines.

Marie-Michèle Drolet

**Conseillère municipale, Ville de Longueuil
(district Antoinette-Robidoux)**

Marie-Michèle Drolet est détentrice d'un MBA de HEC Montréal et est comptable professionnelle agréée (CPA). Elle détient également une certification internationale de l'Institute of Asset Management (IAM).

Forte de 17 années d'expérience dans les services publics, notamment en gestion des actifs, en amélioration continue et comme administratrice au sein de divers conseils d'administration et comités locaux (fondations, CPE, école, Desjardins, etc.). Cet engagement communautaire lui permet de bien comprendre les différentes réalités de son quartier.

Animée par le désir de représenter les concitoyennes et les concitoyens avec accessibilité, détermination et engagement, elle souhaite continuer à bâtir un quartier sain, sécuritaire et inclusif, tout en encourageant l'implication de la jeunesse et l'intégration des nouveaux arrivants.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Sylvain Joly

**Conseiller municipal et membre du comité exécutif,
Ville de Longueuil (arrondissement de Greenfield Park)**

Avocat de formation et membre du Barreau de Montréal, Sylvain Joly a consacré plus de 36 ans à la Société de transport de Montréal (STM), où il a occupé les fonctions de directeur des Affaires juridiques et secrétaire corporatif. Au fil de sa carrière, il a développé une expertise reconnue en droit public et municipal.

Résident de Greenfield Park depuis plus de 40 ans et père de quatre enfants, il a été élu conseiller municipal en 2021. Il assume également la présidence de l'arrondissement de Greenfield Park et participe activement aux travaux de plusieurs commissions et comités. À titre de membre du comité exécutif de la Ville de Longueuil, il est responsable de dossiers stratégiques, notamment ceux relevant des directions de l'Approvisionnement, des Technologies de l'information, du Greffe, des Affaires juridiques et des Ressources humaines.

Engagé de longue date dans sa communauté, Sylvain Joly a siégé à plusieurs conseils d'administration et a offert diverses formations en éthique et en gouvernance. Il a auparavant été conseiller d'arrondissement de 2013 à 2017 et s'est impliqué activement au sein de nombreuses associations communautaires et sportives.

Nicholas Kaminaris

Représentant des usagers du transport régulier

Nicholas Kaminaris, CPA auditeur, cumule plus de 30 ans d'expérience dans plusieurs secteurs, notamment en services conseils, télécommunications, manufacturier et finances. Il occupe actuellement un poste de haute direction lié à l'implémentation des systèmes financiers, fusions et acquisitions, et la gestion des risques. Titulaire d'un diplôme en comptabilité et d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Concordia, il possède une solide expertise en analyse financière, planification stratégique, transformation, contrôles internes et gouvernance.

Établi dans l'agglomération de Longueuil depuis son enfance, il s'est impliqué activement dans sa communauté, en gestion des sports pour les juvéniles et au sein des conseils d'administration des organismes sans but lucratifs (notamment en combattant la pauvreté). Il a été nommé pour un premier mandat au sein du conseil d'administration du RTL en 2021, puis a siégé dans différents comités, par exemple ceux des finances et audits et de la gestion des placements.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean Martel **Maire de Boucherville**

Jean Martel est maire de Boucherville depuis 2009. Il siège également au conseil d'agglomération de Longueuil, dont il est vice-président depuis 2021, et est membre d'office de tous les comités et commissions de la Ville de Boucherville. Depuis 2017, il préside notamment le Groupe de travail sur les ressources financières, les ressources humaines et les ressources informationnelles.

Titulaire de diplômes des écoles Pierre-Boucher et De Montagne, il détient un diplôme d'études collégiales en sciences de la santé du Cégep Édouard-Montpetit, ainsi qu'un baccalauréat en psychologie de l'Université Concordia et un baccalauréat en droit de l'Université de Montréal. Il a également complété un certificat et une scolarité de maîtrise en relations industrielles à l'Université de Montréal.

Membre du Barreau du Québec depuis 1995, Jean Martel est médiateur accrédité en matière civile, commerciale et du travail depuis 2008. Il agit à titre d'avocat-conseil auprès de plusieurs entreprises des secteurs bancaire, de la sécurité et des télécommunications, notamment en droit du travail, en litige et en droit commercial.

Passionné par les saines habitudes de vie, il participe depuis plus de 25 ans à de nombreux triatlons et événements de course à pied.

Jonathan Tabarah **Conseiller municipal, Ville de Longueuil** **(district du Parc-Michel-Chartrand)**

Jonathan Tabarah œuvre depuis plusieurs années dans les domaines de la gestion publique, des finances municipales et du développement du territoire. Élu conseiller municipal à la Ville de Longueuil depuis 2017, il siège actuellement comme vice-président du comité exécutif. Il est responsable des dossiers liés aux finances, à l'aménagement et à l'urbanisme, au développement ainsi qu'à l'évaluation, avec un intérêt marqué pour la planification à long terme et la saine gestion des ressources publiques.

Très engagé dans son milieu, Jonathan Tabarah contribue à plusieurs dossiers structurants touchant le développement urbain, les infrastructures et la qualité de vie des citoyens. Il participe activement aux travaux de différentes instances et conseils d'administration, où il met de l'avant une approche rigoureuse, transparente et axée sur l'intérêt public.

MEMBRES DES COMITÉS TECHNIQUES EXTERNES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Raymond LeBlanc CPA, F.Adm.A

Membre externe du comité technique audit et finances

Gestionnaire bilingue en gestion financière, Raymond LeBlanc possède une solide expérience dans le secteur municipal et les services financiers au sein de grandes et moyennes entreprises, notamment dans les domaines bancaires, des valeurs mobilières et de la gestion d'actifs. Il est spécialisé en planification financière et budgétaire, gestion de la performance, comptabilité, finance et planification stratégique.

Depuis novembre 2023, Raymond LeBlanc est membre du comité d'audit et de finances du Réseau de transport de l'agglomération de Longueuil. Il a également été trésorier et directeur de l'administration et des finances à la Ville de Terrebonne de janvier à octobre 2024, assistant directeur des finances à la Ville de Laval de 2015 à 2023 et trésorier de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu de 2011 à 2015.

Johanne Gélinas

Membre externe du comité technique gouvernance, éthique et transition socio-écologique

Depuis 2021, Johanne Gélinas conseille chez EY dans le groupe Changement climatique et développement durable. Elle conseille également la grande entreprise sur les enjeux ESG. Elle siège au comité d'investissement de Fondation, au CA d'Aequo et préside Aquaverti.

Ancienne PDG de Transition énergétique Québec et sous-ministre (2017-2022), elle a contribué à façonner et mettre en œuvre de la politique énergétique du Québec. Elle a aussi présidé la réforme de l'évaluation environnementale canadienne en 2015, qui a mené à la loi C-69. Ex-associée chez Raymond Chabot Grant Thornton et Deloitte, elle a également été commissaire à l'environnement et au développement durable au Canada et commissaire au BAPE.

MEMBRES DES COMITÉS TECHNIQUES EXTERNES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Martin Massé

Membre externe du comité technique de gouvernance, éthique et transition socio-écologique

Avocat de formation (Université d'Ottawa), Martin Massé est détenteur d'un MBA de UBC, d'une maîtrise en administration publique de l'ENAP et d'un diplôme d'études supérieures en gestion de HEC Montréal. Il détient la désignation Global ESG Competent Boards et celle de l'Institut des administrateurs de sociétés.

Vice-président d'ADM Aéroports de Montréal depuis 2018, il y occupe la fonction de vice-président Affaires publiques, communication et durabilité. Précédemment, il a été vice-président à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, conseiller spécial au maire de Montréal, conseiller spécial au ministre des Ressources naturelles, directeur de cabinet du ministre des Transports, puis de la ministre de l'Économie, de la Science et de l'Innovation. Il agit aussi présentement à titre de président du conseil d'administration de l'International de montgolfières de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Linda Bergeron

Membre externe du comité technique ressources humaines

Cadre bilingue, Linda Bergeron possède plus de 30 ans d'expérience en stratégie de ressources humaines, avec une expertise marquée dans l'efficacité organisationnelle, les restructurations, les fusions et acquisitions, ainsi que dans la gestion des talents au sein d'entreprises nationales et multinationales.

Spécialiste en approche socio-technique, elle privilégie la responsabilisation, le travail d'équipe et la gestion du changement. Elle a également acquis une expérience complémentaire en direction générale et en tant que propriétaire d'entreprise, ce qui lui permet de mettre en avant l'importance de l'alignement entre les stratégies en ressources humaines et les objectifs d'affaires.

MEMBRES DES COMITÉS TECHNIQUES EXTERNES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Lyne Martel

Membre externe du comité technique ressources humaines

Lyne Martel est détentrice d'une maîtrise en relations industrielles de l'Université de Montréal et d'un baccalauréat en relations industrielles de l'Université Laval.

Leader exécutive expérimentée en ressources humaines, Lyne Martel est reconnue pour sa capacité à transformer les stratégies en résultats concrets. Elle collabore étroitement avec les conseils d'administration et les équipes de leadership pour développer tant les entreprises que les leaders. Elle a aussi été Chef de la Direction des ressources humaines de TC Transcontinental ayant comme mandat de diriger le développement et l'exécution de la stratégie ressources humaines et santé sécurité.

Auparavant, elle a œuvré à titre de vice-présidente principale, Ressources humaines, Infrastructures, chez SNC-Lavalin. C'est toutefois chez Rio Tinto qu'elle a gravi les échelons. À compter de 2010, elle a accédé à des postes de vice-présidence en ressources humaines au sein de Rio Tinto, à Montréal, puis à Londres.

Éric Michaud

Membre externe du comité technique de gestion de portefeuille de projets et de suivi des actifs

Me Éric Michaud, ASC, C.Dir., MBA, LL.B., BAA, PMP®, est conseiller stratégique en gouvernance, approvisionnement et gestion intégrée des risques de projets majeurs d'infrastructure, ainsi qu'administrateur de sociétés. Il cumule plus de 25 ans d'expérience dans la réalisation et la gouvernance de grands projets publics, notamment dans les secteurs du transport et des infrastructures sociales.

Il accompagne des organisations publiques et privées dans la structuration et la gouvernance de projets complexes, en soutenant la prise de décision dans des environnements à forte incertitude. Son expertise couvre la gouvernance et la gestion de projets, incluant la gestion intégrée des risques, les stratégies d'approvisionnement, la gestion contractuelle ainsi que la résolution de différends. Il contribue également au développement des capacités de gouvernance en agissant comme formateur auprès d'instances décisionnelles et d'équipes de direction.

Annexe 2

Rémunération des administrateurs

	Salaire annuel	Jetons de présence	Total salaire	Allocation
TOTAUX	170 973,34 \$	62 775,00 \$	233 748,34	9 911,39 \$
PRÉSIDENTE				
HEON, Geneviève	28 916,67 \$	9 000,00 \$	37 916,67 \$	
VICE -PRÉSIDENTE				
ASSAAD, Doreen	24 290,00 \$	5 100,00 \$	29 390,00 \$	
MEMBRES				
AZOUZ, Marc-Antoine	11 566,67 \$	2 800,00 \$	14 366,67 \$	
JOLY, Sylvain	12 000,00 \$	4 475,00 \$	16 475,00 \$	
DION, Louise	12 000,00 \$	4 950,00 \$	16 950,00 \$	6 857,88 \$
LWALALIKA, Affine	11 566,67 \$	2 450,00 \$	14 016,67 \$	
BALMA, Rolande	11 566,67 \$	3 325,00 \$	14 891,67 \$	
DELISLE, Nathalie	12 000,00 \$	2 275,00 \$	14 275,00 \$	
MONGRAIN, Pascale	11 533,33 \$	3 625,00 \$	15 158,33 \$	
ROY, Lise	11 533,33 \$	2 450,00 \$	13 983,33 \$	3 053,51 \$

	Salaire annuel	Jetons de présence	Total salaire	Allocation
REPRÉSENTANT DES USAGERS				
KAMINARIS, Nicholas	12 000,00 \$	4 075,00 \$	16 075,00 \$	
REPRÉSENTANT DES USAGERS DU TA				
DECELLES, Nancy	12 000,00 \$	1 750,00 \$	13 750,00 \$	
MEMBRE COMITÉ EXTERNE				
LEBLANC, Raymond		2 500,00 \$	2 500,00 \$	
MARTEL, Lyne		3 500,00 \$	3 500,00 \$	
BERGERON, Linda		3 500,00 \$	3 500,00 \$	
MASSE, Martin		3 500,00 \$	3 500,00 \$	
GELINAS, Johanne		2 500,00 \$	2 500,00 \$	
MICHAUD, Éric		1 000,00 \$	1 000,00 \$	

Rémunération des dirigeants

Nom	Titre	Revenus d'emploi 2025	Vacances (en semaine)	Assurance Participation employeur	Régime de retraite Participation employeur
Alain Dufort	Directeur général	295 751,84 \$	6	6 372,84 \$	32 760,42 \$
Sylvain Gonthier	Directeur principal opérations	264 737,44 \$	5	6 372,84 \$	32 184,25 \$
Lynn Boivin	Directrice principale finances et transformation organisationnelle (1)	88 865,54 \$	2	1 181,46 \$	10 803,66 \$
Nicolas Tanguay	Directeur principal Stratégie, planification et innovation	219 328,24 \$	5	6 372,84 \$	26 661,74 \$
Pascale Denis	Directrice Finances et trésorière	207 699,42 \$	5	6 372,84 \$	25 247,61 \$

(1) Date d'embauche le 28 juillet 2025

Annexe 3

Lexique des indicateurs et méthodes de calcul

Taux de disponibilité des véhicules pour le service

Représente le pourcentage de véhicules disponibles en fonction des besoins au quotidien. Le résultat représente une moyenne annuelle.

Taux de livraison de service

Méthode de calcul: $(\text{heure de service planifiées} - \text{heures annulées}) / \text{heures de service planifiées}$.

À noter: les heures de service planifiées comportent deux éléments, soit les heures de service planifiées par le service de planification et les ajouts de services de l'exploitation.

Taux de ponctualité

Représente le pourcentage des courses atteignant un point de contrôle entre 1 minute avant et 3 minutes après l'heure de passage planifiée.

Méthode de calcul pour le transport régulier: $\text{nombre de courses à l'heure aux points de contrôle selon la norme } (-1, +3) / \text{nombre total de courses aux points de contrôle } (\%)$.

Pour le transport adapté, le véhicule est considéré «à l'heure» s'il se présente pour l'embarquement de l'usager à l'intérieur d'une plage de 30 minutes préalablement définie.

Annexe 4

Accès à l'information et protection des renseignements personnels

Le Secrétariat corporatif et Direction Affaires juridiques procède au traitement des demandes d'accès à des documents, et ce, conformément à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Au cours de l'exercice financier 2025, 58 demandes ont été reçues. Le tableau ci-contre présente le bilan des demandes qui ont été traitées entre le 1^{er} janvier 2025 et le 31 décembre 2025.

DEMANDES	NOMBRE
Traitées	29
Acceptées	14
Acceptées partiellement ou dont nous avons caviardé des informations confidentielles, renseignements personnels	11
Refusées	2
Documents inexistants	1
Désistement	1

Annexe 5

Situation financière (analyse des résultats) Pour la période se terminant le 31 décembre 2025

État des résultats

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) évolue dans un contexte financier complexe, marqué par des défis croissants et une nécessité constante d'optimisation des ressources. L'augmentation des coûts liés aux infrastructures, à l'entretien des véhicules et aux nouvelles technologies, combinée à la pression pour offrir des services accessibles et écologiques, impose une gestion rigoureuse des finances. De plus, le RTL joue un rôle clé dans la mobilité de la région en assurant un service d'appui au REM en cas de panne. Cette responsabilité ajoute une pression supplémentaire sur ses ressources financières et opérationnelles.

En 2025, le RTL présente un excédent de fonctionnement à des fins fiscales de 46,5 k\$ (2024 – 70,9 k\$) représentant les revenus d'intérêts de l'encaisse affectée au fonds d'assurance, montant qui sera affecté en 2025 au fonds réservé pour auto-assurance. Aucun surplus additionnel n'est présenté puisque la rémunération versée au RTL 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 2025 s'élèvent à 243,2 M\$ (2024 – 243,6 M\$), soit une légère diminution de 0,4 M\$ (2024 – une augmentation de 15,5 M\$) par rapport à l'exercice précédent. Cette variation des revenus provient principalement de la baisse de 20,2 M\$ (2024 – hausse de 6,0 M\$) des revenus de transfert et de la hausse de 19,5 M\$ (2024 – hausse de 9,7 M\$) des revenus de services rendus. Les autres revenus ont eu une légère augmentation de 0,3 M\$ en 2025 (2024 – diminution de 0,2 M\$).

Revenus de transfert

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2025, les revenus de transfert s'élèvent à 7,2 M\$ (2024 – 27,4 M\$). Ces revenus proviennent des programmes gouvernementaux d'aide financière au fonctionnement et aux investissements. La baisse de 20,2 M\$ (2024 – hausse de 6,0 M\$) provient principalement d'une diminution dans les revenus de transfert relatifs aux investissements qui s'élèvent à 5,9 M\$ (2024 – 25,8 M\$). Dans la transition vers l'électrification du parc d'autobus, le RTL a investi 5,3 M\$ (2024 – 16,7 M\$) en acquisition d'autobus.

Charges

Services rendus

Les revenus de services rendus de 232,6 M\$ (2024 – 213,1 M\$) représentent une augmentation de 19,5 M\$ (2024 – 9,7 M\$) par rapport à l'année antérieure. Ces revenus sont générés principalement 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 mesures d'atténuation lors des travaux effectués sur le réseau routier. Ils incluent également des ententes de partenariat entre le RTL et différentes entreprises de la zone aéroportuaire de la Ville de Longueuil qui ont permis de desservir ce secteur.

Revenus autres

Les autres revenus totalisent 3,4 M\$ en 2025 (2024 – 3,1 M\$) et concernent principalement les revenus de publicité.

Les charges de la Société totalisent 253,9 M\$ (2024 – 235,5 M\$) pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2025. L'augmentation des charges de 18,4 M\$ (2024 – 9,6 M\$) est attribuable à une diminution des charges d'administration générale de 0,4 M\$ (2024 – augmentation de 3,6 M\$), à l'augmentation des charges de transport de 17,8 M\$ (2024 – 5,6 M\$) ainsi qu'à la hausse des frais de financement de 0,9 M\$ (2024 – 0,3 M\$).

Charges d'administration générale

Les charges d'administration générale de 30,3 M\$ (2024 – 30,7 M\$) représentent une diminution de 1,4 % par rapport aux charges de l'année précédente (2024 – augmentation de 13,2 %). Cette baisse s'explique principalement par un contrôle rigoureux des dépenses administratives.

État de la situation financière

Charges de transport

Les charges de transport s'élèvent à 218,3 M\$ (2024 – 200,5 M\$). Il s'agit d'une augmentation de 8,9 % par rapport à l'exercice précédent (2024 – 2,9 %). Cette progression s'explique principalement par l'augmentation des coûts liés à l'offre de service de transport, incluant la maintenance des véhicules et des immeubles, ainsi que par l'ajout de nouvelles ententes de services conclues avec l'ARTM en lien avec le REM.

Frais de financement

Les frais de financement totalisent 5,2 M\$ (2024 – 4,3 M\$). Il s'agit d'une augmentation de 20,9 % par rapport à l'exercice précédent (2024 – 10,3 %). Cette variation est principalement causée par une augmentation de 0,3 M\$ (2024 – augmentation de 0,9 M\$) des frais d'intérêt sur la dette à long terme ainsi qu'à une augmentation de 0,8 M\$ (2024 – diminution de 0,5 M\$) des frais de la marge de crédit et des intérêts sur les avantages sociaux futurs des régimes de retraite et assurances collectives.

Actifs financiers

Les actifs financiers ont atteint 101,1 M\$ au 31 décembre 2025 (2024 – 98,8 M\$), ce qui représente une augmentation de 2,3 M\$ comparativement à l'année antérieure (2024 – 5,6 M\$). Cette augmentation provient principalement des débiteurs et de l'actif au titre des avantages sociaux futurs tels que présentés aux notes 4 et 8 des états financiers.

Passifs

Les passifs, au montant de 221,5 M\$ (2024 – 191,3 M\$), ont augmenté de 30,2 M\$ (2024 – 27,3 M\$) durant la période. Cette augmentation provient principalement de la hausse des emprunts temporaires, de la dette à long terme et de la reconnaissance d'une nouvelle obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, partiellement compensée par la diminution des revenus reportés et des créditeurs.

Emprunts temporaires

Au 31 décembre 2025, les emprunts temporaires s'élèvent à 73,1M\$ (2024 – 41,8M\$), soit une augmentation de 31,3M\$ (2024 – 27,3M\$). Cette augmentation découle de l'utilisation de marge de crédit pour pallier le compte à recevoir de l'ARTM et pour financer, par l'entremise de Financement-Québec, les projets d'investissement subventionnés.

Dettes à long terme

Au 31 décembre 2025, la dette à long terme s'élève à 97,6M\$ (2024 – 93,3M\$), soit une augmentation de 4,3M\$ (2024 – diminution de 0,4M\$). Cette variation est le résultat du remboursement de la dette de 15,7M\$ (2024 – 16,8M\$) et de l'émission de nouvelles dettes de 20,0M\$ (2024 – 16,4M\$).

Actifs non financiers

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2025, les actifs non financiers s'élèvent à 368,5M\$ (2024 – 351,6M\$), une augmentation de 16,9M\$ (2024 – 30,1M\$) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient principalement des immobilisations corporelles.

Immobilisations corporelles

La valeur comptable nette des immobilisations s'élève à 356,3M\$ (2024 – 340,6M\$), soit une augmentation nette de 15,7M\$ (2024 – 29,4M\$). Cette variation s'explique par des investissements de 44,3M\$ (2024 – 55,1M\$) réalisés en 2024, principalement reliés à la réfection des bâtiments et à l'acquisition de matériel roulant ainsi que l'amortissement de la période, au montant de 28,6M\$ (2024 – 25,6M\$).

Annexe 6

États financiers de Réseau de transport de Longueuil

31 décembre 2025

États financiers de Réseau de transport de Longueuil

31 décembre 2025

Rapport de l'auditeur indépendant et de la vérificatrice générale	1-3
État des résultats	4
État de la situation financière	5
État des gains et pertes de réévaluation	6
État de la variation de la dette nette	7
État des flux de trésorerie	8
Charges par objets	9
Notes complémentaires	10-28
Annexes	
Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	29
Annexe B – Déficit d'investissement à des fins fiscales	30

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 2025 et les états des résultats, de la variation de la dette nette, des pertes de réévaluation 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 2025, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de la dette nette, des pertes de réévaluation 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 acquitté 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 13 – Excédent accumulé, l'Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales et l'Annexe B – Déficit 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 2 avril 2026 relativement aux états financiers du Réseau à être déposés au MAMH.

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.

Guylaine Séguin, CPA auditrice

Brossard, le 2 avril 2026

Longueuil, le 2 avril 2026

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A128132

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

Réseau de transport de Longueuil

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2025

	Notes			Réalisations
		Budget	2025	2024
		\$	\$	\$
Revenus				
Transferts		1 300 000	7 165 773	27 382 540
Services rendus		222 323 340	232 581 813	213 072 447
Revenus d'intérêts		90 000	50 016	70 926
Autres revenus		1 592 000	3 447 607	3 105 901
		225 305 340	243 245 209	243 631 814
Charges par fonctions				
Administration générale		31 409 492	30 303 704	30 725 741
Transport		207 260 463	218 344 996	200 511 538
Frais de financement		3 022 960	5 221 752	4 256 887
		241 692 915	253 870 452	235 494 166
(Déficit) excédent de l'exercice		(16 387 575)	(10 625 243)	8 137 648
Excédent lié aux activités accumulé au début de l'exercice			259 441 607	251 303 959
Excédent lié aux activités accumulé à la fin de l'exercice	13		248 816 364	259 441 607

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

Réseau de transport de Longueuil

État de la situation financière

au 31 décembre 2025

	Notes	2025	2024
		\$	\$
Actifs financiers			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	1 498 827	1 451 334
Débiteurs	4	93 717 562	92 393 660
Actif au titre des avantages sociaux futurs	8	5 887 700	4 953 100
		101 104 089	98 798 094
Passifs			
Emprunts temporaires	5	73 124 093	41 796 661
Créditeurs et charges à payer	6	42 134 639	44 815 334
Revenus reportés		1 206 066	5 043 105
Dette à long terme	7	97 630 424	93 367 214
Passif au titre des avantages sociaux futurs	8	5 615 300	5 485 300
Passif au titre des sites contaminés	9	525 000	485 000
Passif relié aux instruments financiers	18	752 914	322 981
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	10	556 100	-
		221 544 536	191 315 595
Dette nette		(120 440 447)	(92 517 501)
Actifs non financiers			
Immobilisations	11	356 310 673	340 626 644
Stocks		10 616 540	9 922 513
Autres actifs non financiers	12	1 576 684	1 086 970
		368 503 897	351 636 127
Excédent accumulé	13	248 063 450	259 118 626
L'excédent accumulé est composé des éléments suivants :			
Excédent accumulé lié aux activités		248 816 364	259 441 607
Pertes de réévaluation cumulées	18	(752 914)	(322 981)
	13	248 063 450	259 118 626
Obligations contractuelles	15		
Droits contractuels	16		
Éventualités	17		

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

Réseau de transport de Longueuil
État des gains et pertes de réévaluation
au 31 décembre 2025

	Notes	2025	2024
		\$	\$
Pertes de réévaluation cumulées au début de l'exercice		(322 981)	(541 785)
(Pertes) gains non réalisés attribuables aux éléments suivants :			
Dérivés		(663 800)	167 354
Montants reclassés dans l'état des résultats			
Gains réalisés sur les dérivés		233 867	51 450
(Pertes) gains de réévaluation nets de l'exercice	18	(429 933)	218 804
Pertes de réévaluation cumulées à la fin de l'exercice		(752 914)	(322 981)

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 2025

	Budget		Réalisations
	2025		2024
	\$	\$	\$
(Déficit) excédent de l'exercice	(16 387 575)	(10 625 243)	8 137 648
Variation des immobilisations			
Acquisition	(44 313 935)		(55 080 597)
Produit de cession	18 798		47 694
Amortissement	28 629 905		25 606 731
(Gain) perte sur cession	(18 798)		23 806
	(15 684 030)		(29 402 366)
Variation des stocks	(694 027)		(888 834)
Variation des autres actifs non financiers	(489 713)		187 979
	(1 183 740)		(700 855)
(Pertes) gains de réévaluation nets de l'exercice	(429 933)		218 804
Variation de la dette nette	(16 387 575)	(27 922 946)	(21 746 769)
Dette nette au début de l'exercice	(92 517 501)		(70 770 732)
Dette nette à la fin de l'exercice	(120 440 447)		(92 517 501)

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 2025

	Notes	2025	2024
		\$	\$
Activités de fonctionnement			
(Déficit) excédent de l'exercice		(10 625 243)	8 137 648
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		28 629 905	25 606 731
(Gain) perte sur disposition d'immobilisations		(18 798)	23 806
		17 985 864	33 768 185
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement de fonctionnement	14	(4 137 160)	(10 196 317)
		13 848 704	23 571 868
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisition d'immobilisations		(49 410 651)	(55 955 996)
Produit de cession d'immobilisations		18 798	47 694
		(49 391 853)	(55 908 302)
Activités de financement			
Émission de dettes à long terme		19 981 600	16 405 000
Remboursement de dettes à long terme		(15 677 666)	(16 840 067)
Variation nette des emprunts temporaires		31 327 432	27 296 345
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme		(40 724)	15 335
		35 590 642	26 876 613
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		47 493	(5 459 821)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début		1 451 334	6 911 155
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin		1 498 827	1 451 334

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 2025

	Budget		Réalisations
	2025		2024
	\$	\$	\$
Rémunération	107 102 931	110 597 546	104 370 154
Charges sociales	31 403 710	33 141 842	29 322 576
Biens et services	73 814 829	76 277 992	71 991 791
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	2 267 560	3 911 538	3 753 461
Autres frais de financement	755 400	1 310 214	503 427
Autres contributions	1 500	1 415	(53 973)
Amortissement des immobilisations	26 346 985	28 629 905	25 606 730
	241 692 915	253 870 452	235 494 166

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

1. Statut du Réseau

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 13.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

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

Pour dresser les états financiers conformément aux normes comptables, la direction du Réseau doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que le Réseau pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. Les principaux éléments qui nécessitent l'utilisation d'estimations de la part de la direction sont la durée de vie utile des immobilisations aux fins de l'amortissement, les hypothèses relatives à l'établissement de la charge et du passif au titre des avantages sociaux futurs ainsi que la provision à l'égard des passifs, de la provision pour sites contaminés, de l'évaluation de la juste valeur des produits dérivés, les obligations liées à la mise hors service d'immobilisation et des réclamations en justice.

Actifs financiers

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

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 sur la durée des emprunts correspondants.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Passif au titre des sites contaminés

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

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est comptabilisée lorsque plusieurs conditions sont respectées, tels la présence d'une obligation juridiquement exécutoire qui contraint le Réseau à réaliser des activités particulières liées à la mise hors service permanente d'une immobilisation nécessitant une sortie de ressources économiques; que l'obligation résulte de l'acquisition, de la construction, du développement, de la mise en valeur et/ou de l'utilisation normale de l'immobilisation; qu'il est prévu que les activités particulières de mise hors service soient réalisées et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable des coûts relatifs à cette obligation.

Les coûts de mise hors service sont capitalisés au coût des immobilisations concernées et amortis linéairement à compter de cet exercice jusqu'au moment prévu de l'exécution des activités de mise hors service. L'évaluation initiale du passif est effectuée en ayant recours à l'actualisation des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour procéder aux activités de mise hors service. Les flux de trésorerie sont ajustés en fonction de l'inflation et actualisés selon le taux d'actualisation qui représente la meilleure estimation de la direction quant au coût des fonds nécessaires pour régler l'obligation à son échéance.

Le passif comptabilisé est ajusté chaque année en fonction des nouvelles obligations, des coûts réels engagés, des révisions des estimations et de la charge de désactualisation.

Le Réseau a procédé à l'analyse et à la documentation des possibles obligations de mise hors service des immobilisations et met à jour ses analyses lorsqu'il y a des éléments nouveaux tels des analyses effectuées par des firmes d'ingénieurs ou l'apparition de nouvelles lois qui pourraient créer une obligation de mise hors service d'immobilisations.

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.

Actifs non financiers

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

Stocks

Les stocks de fournitures, constitués principalement de carburant et de pièces de rechange, sont évalués au coût déterminé selon la méthode de l'épuisement successif. Les stocks désuets sont radiés.

2. Principales méthodes comptables (suite)*Immobilisations*

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et elles 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	5 à 10 ans
Machinerie, outillage et équipements divers	3 à 10 ans
Autres (asphaltage)	15 ans

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

Moins-value

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

Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l'entente intervenue entre les parties, 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.

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.

2. Principales méthodes comptables (suite)*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, selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Dans l'application de cette méthode, un cloisonnement est fait entre le service antérieur au 1er janvier 2014 et le service postérieur au 31 décembre 2013 pour se conformer à la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal (2014, chapitre 15) sanctionnée le 5 décembre 2014 (« la Loi »). 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. Dans l'établissement de cette provision, un cloisonnement est fait entre le service antérieur au 1er janvier 2014 et le service postérieur au 31 décembre 2013 pour se conformer à la Loi précitée.

Les obligations au titre des prestations constituées sont calculées de façon actuarielle selon la méthode dite de répartition des prestations au prorata des services avec projection des salaires futurs, à partir du taux d'actualisation fixé et des hypothèses les plus probables de l'organisme municipal 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. Des obligations implicites peuvent devoir être reconnues, notamment en vertu de la Loi précitée. Les effets de cette Loi sont décrits, s'il y a lieu, dans la note complémentaire ou les renseignements complémentaires sur les avantages sociaux futurs des états financiers.

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués au 31 décembre 2025 selon la méthode suivante : valeur lissée sur une période de 3 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 2024.

Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement comme charge. En contrepartie, des gains ou pertes actuariels non amortis peuvent devoir être constatés.

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Les dépenses constatées à taxer et à pourvoir correspondent à des charges comptabilisées dans l'exercice ou antérieurement, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, mais qui font l'objet de traitement différé à des fins fiscales. Ces montants ont été créés aux fins d'allègement fiscal liés aux avantages sociaux futurs.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers

Évaluation initiale

Lors de leur comptabilisation initiale, les instruments financiers sont classés soit dans la catégorie des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement soit dans celle sur les instruments financiers évalués à la juste valeur. Les opérations qui ne sont pas de nature contractuelle ne génèrent pas d'éléments considérés comme des instruments financiers.

La trésorerie, les équivalents de trésorerie, les débiteurs, à l'exception des taxes à la consommation, et les autres créances à recevoir sont classés dans la catégorie des actifs financiers évalués au coût ou au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. L'emprunt temporaire, les créditeurs et charges à payer, à l'exception des taxes à la consommation à payer, des avantages sociaux à payer, des intérêts courus à payer, des dettes et sites contaminés sont classés dans la catégorie des passifs financiers évalués au coût ou au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les instruments financiers dérivés sont classés dans la catégorie des instruments financiers évalués à la juste valeur. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées dans l'état des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce qu'ils soient décomptabilisés. À ce moment, le solde cumulé de gains et pertes de réévaluation rattaché à ces instruments est reclassé dans l'état des résultats.

Les coûts de transaction sont ajoutés à la valeur comptable des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement lors de leur comptabilisation initiale. Toutefois, lors de la comptabilisation initiale des éléments classés dans les instruments financiers évalués à la juste valeur, les coûts de transaction sont passés en charge.

Dérivés

Le Réseau a recours à des instruments financiers dérivés, notamment des swaps de marchandises, pour réduire le risque lié aux fluctuations du prix du carburant. La politique du Réseau consiste à ne pas utiliser d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculations.

Hiérarchie des évaluations de juste valeur

Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur à l'état de la situation financière sont classés selon une hiérarchie qui reflète l'importance des données utilisées pour effectuer les évaluations. La hiérarchie qui s'applique dans le cadre de la détermination de la juste valeur exige l'utilisation de données observables sur le marché chaque fois que de telles données existent. Un instrument financier pour lequel une donnée importante non observable a été prise en compte dans l'évaluation de la juste valeur est classé au niveau le plus bas de la hiérarchie. La hiérarchie des évaluations à la juste valeur se compose des niveaux suivants :

Niveau 1

Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur les prix (non ajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.

Niveau 2

Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur des données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables soit directement (sous forme de prix) ou indirectement (déterminés à partir de prix).

Niveau 3

Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur des données qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

3. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 1 454 985 \$ (1 384 060 \$ en 2024) est affecté à des fins de fonds d'assurance.

4. Débiteurs

	2025	2024
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	51 373 136	70 988 023
Gouvernement du Canada et ses entreprises	3 791 235	4 489 101
Organismes municipaux	53 590	70 310
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	37 097 753	13 903 840
Autres	1 401 848	2 942 386
	93 717 562	92 393 660

	2025	2024
	\$	\$
Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme		
Gouvernement du Québec et ses entreprises	24 990 946	33 030 802

	2025	2024
Provision pour créances douteuses déduite des débiteurs	27 420	34 357

Les montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme portant intérêt à des taux variant de 1,30 % à 4,60 % (1,05 % à 4,60 % au 31 décembre 2024) et viennent à échéance au plus tard en 2043.

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 35 000 000 \$ (45 000 000 \$ en 2024), portant intérêt au taux de base de 4,45 % (5,45 % en 2024) et est renégociable annuellement. De plus, le Réseau dispose d'une marge de crédit pour l'acquisition d'autobus d'un montant autorisé de 0 \$ (10 000 000 \$ en 2024), portant intérêt au taux de base de 5,45 % en 2024. Le solde des emprunts est de 15 789 790 \$ au 31 décembre 2025 (5 911 405 \$ au 31 décembre 2024).

Le Réseau dispose d'une marge de crédit auprès de Financement Québec d'un montant autorisé de 88 582 510\$ (88 179 487\$ en 2024) afin de financer à court terme la part subventionnée par le ministère des Transport du Québec les projets d'investissement au taux moyen des bons du Trésor du Québec à 3 mois majoré de 0,02 %. Le solde de l'emprunt est de 57 334 303 \$ au 31 décembre 2025 (35 885 256 \$ en 2024).

6. Crédoeurs et charges à payer

	2025	2024
	\$	\$
Fournisseurs	13 239 781	15 244 936
Salaires et avantages sociaux	25 543 659	22 891 690
Dépôts et retenues de garantie	2 496 766	5 947 721
Intérêts courus sur la dette à long terme	854 433	730 987
	42 134 639	44 815 334

7. Dette à long terme

	2025	2024
	\$	\$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 1,30 % à 4,60 %, échéant à différentes dates de 2026 jusqu'à 2045	98 186 525	93 882 591
Frais reportés liés à la dette à long terme	(556 101)	(515 377)
	97 630 424	93 367 214

Les versements estimatifs sur la dette à long terme (sans considérer les refinancements) pour les prochains exercices sont les suivants :

	\$
2026	14 410 067
2027	16 822 067
2028	19 156 656
2029	14 827 196
2030	15 971 196
2031 et suivantes	16 999 343
	<u>98 186 525</u>

8. Avantages sociaux futurs

	2025	2024
	\$	\$
<i>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Actif des régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	5 887 700	4 953 100
Passif des régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	(5 615 300)	(5 485 300)
	272 400	(532 200)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	11 223 100	11 941 100
Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	243 700	230 400
Régimes de retraite des élus municipaux	27 181	29 975
	11 493 981	12 201 475

Régimes de retraite

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 a donc été suspendue jusqu'à ce que la Cour d'appel du Québec rende sa décision.

Dans un jugement rendu le 10 mai 2023, la Cour d'appel du Québec confirmait à toutes fins utiles les jugements de la Cour supérieure du Québec tant en ce qui concerne les dispositions touchant les retraités que celles touchant les participants actifs. Bien que des demandes d'autorisations d'en appeler de ces décisions aient été logées auprès de la Cour suprême du Canada, cette dernière a indiqué, en date du 11 avril 2024, son refus d'entendre celle-ci.

Malgré ces décisions, il importe de rappeler que la cause était scindée en deux parties distinctes: d'abord établir si les dispositions de la Loi sont constitutionnelles, ensuite établir les modalités réparatrices. Les jugements rendus à ce jour ne portent que sur la première partie. L'incidence des engagements relativement au rétablissement de l'indexation aux retraités pour les régimes visés ont été reflété dans les états financiers de l'exercice antérieur.

8. Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes de retraite (suite)

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

À ce jour, la Cour supérieure demeure saisie du dossier pour statuer sur les demandes en réparation. Pour le moment, le résultat des demandes en réparation est indéterminable.

Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées

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

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

Les taux de cotisation des employés et de l'employeur varient de 9,68 % à 12,16 % selon le groupe d'employés.

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées au 31 décembre 2024 pour quatre groupes d'employés et au 31 décembre 2023 pour le groupe des employés d'entretien.

Conciliation de l'actif au titre des avantages sociaux futurs

Actif au début de l'exercice

Charge de l'exercice

Cotisations versées par l'employeur

Actif à la fin de l'exercice

2025	2024
\$	\$
4 953 100	4 452 000
(11 223 100)	(11 941 100)
12 157 700	12 442 200
5 887 700	4 953 100

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation

Valeur des actifs à la fin de l'exercice

Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice

Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation

Pertes actuarielles non amorties

Actif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice

2025	2024
\$	\$
502 078 100	471 228 600
(511 226 600)	(483 196 300)
(9 148 500)	(11 967 700)
15 036 200	16 920 800
5 887 700	4 953 100

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs

Valeur des actifs à la fin de l'exercice

Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice

Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation

451 155 400	471 228 600
(460 303 900)	(483 193 300)
(9 148 500)	(11 967 700)

8. Avantages sociaux futurs (suite)

	2025	2024
	\$	\$
Charge de l'exercice		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	18 317 800	18 042 300
Coût des services passés découlant d'une modification de régime	—	1 995 200
Cotisations salariales des employés	(10 087 800)	(10 109 800)
Amortissement des pertes actuarielles	2 428 600	1 787 000
Pertes actuarielles constatées (gains actuariels constatés) lors d'une modification de régime ou de la variation de la provision pour moins-value	—	(4 000)
Charge de l'exercice excluant les intérêts	10 658 600	11 710 700
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	29 736 100	28 613 100
Rendement espéré des actifs	(29 171 600)	(28 382 700)
Charge d'intérêts nette	564 500	230 400
Charge de l'exercice	11 223 100	11 941 100

8. Avantages sociaux futurs (suite)

Informations complémentaires

	2025	2024
	\$	\$
Rendement réel des actifs pour l'exercice	34 438 600	18 028 700
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(29 171 600)	(28 382 700)
(Perte) gain de l'exercice sur le rendement des actifs	5 267 000	(10 354 000)
Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	(581 100)	752 100
Prestations versées au cours de l'exercice	25 834 600	27 816 400
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	507 583 800	479 788 700
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau		
Valeur des obligations implicites comprises dans la valeur des obligations	3 034 700	2 011 700
Pour la réserve de restructuration	549 000	678 200
Pour le fonds de stabilisation et la réserve liée à la PED	41 762 000	35 806 200
DMERCA	13	12

Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation

	2025	2024
	%	%
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,10	6,23
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,21	6,21
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,12	3,50
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,10	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.

8. Avantages sociaux futurs (suite)

	2025	2024
	\$	\$
Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs		
Passif au début de l'exercice	(5 485 300)	(5 371 800)
Charge de l'exercice	(243 700)	(230 400)
Prestations ou primes versées par l'employeur	113 700	116 900
Passif à la fin de l'exercice	(5 615 300)	(5 485 300)
Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(5 059 000)	(4 654 600)
Pertes actuarielles non amorties	(556 300)	(830 700)
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(5 615 300)	(5 485 300)
Charge de l'exercice		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	120 300	87 900
Amortissement des pertes actuarielles	(58 000)	(49 000)
Charge de l'exercice excluant les intérêts	62 300	38 900
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	181 400	191 500
	243 700	230 400
Informations complémentaires		
DMERCA	12	13
	2025	2024
	%	%
Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	3,60	3,90

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.

8. Avantages sociaux futurs (suite)*Régime de retraite des élus municipaux*

Le Régime de retraite des élus municipaux (RREM) et le Régime de prestations supplémentaires des élus municipaux (RPSEM), ce dernier s'appliquant de façon complémentaire, s'il y a lieu, aux élus municipaux en poste le 31 décembre 2000 et aux personnes ayant droit à une rente du RREM à cette date, sont des régimes à prestations déterminées gérés en vertu de la *Loi sur le régime de retraite des élus municipaux* (chapitre R-9.3). Dans le cas du RREM, les élus participants et les municipalités participantes se partagent le financement du régime par le versement de cotisations dans le cas des élus et de contributions dans le cas des municipalités. Dans le cas du RPSEM, seules les municipalités participantes sont responsables de verser les contributions requises. Les cotisations et les contributions sont établies conformément aux taux et aux règles fixés par règlement du gouvernement.

Étant donné que ces deux régimes sont des régimes à employeurs multiples administrés par la Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances (CARRA), qui ne comportent pas de comptes distincts, les municipalités participantes comptabilisent ces régimes comme s'ils étaient des régimes à cotisations déterminées. Ainsi, la charge encourue dans un exercice donné par une municipalité participante relativement à ces régimes de retraite correspond aux contributions devant être versées par elle pour cet exercice tel qu'établi par règlement du gouvernement.

	2025	2024
	\$	\$
Cotisations des élus au RREM	8 342	8 894
Charge de l'exercice		
Contributions de l'employeur au RREM	27 181	29 975

9. Passif au titre des sites contaminés

Les sites contaminés sont situés près du centre d'exploitation des autobus (site à usage productif soit contaminé par l'usage normal, soit contaminé par un événement imprévu ou accidentel). L'évaluation du passif est faite à partir des estimations d'experts basées sur les informations connues et disponibles à ce jour. Le passif est de 525 000 \$ au 31 décembre 2025 (485 000 \$ au 31 décembre 2024). Les estimations des mesures correctives sont essentiellement composées de coûts de réhabilitation.

10. Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations du Réseau concernent principalement l'amiante et la peinture au plomb dans les bâtiments, les réservoirs souterrains d'hydrocarbures, les séparateurs d'huile situés dans les sous-sols des garages, ainsi que les halocarbures dans les unités de climatisation.

Principales hypothèses utilisées:

Les principales hypothèses utilisées pour cette obligation sont les suivantes :

	2025	2024
Taux moyen d'actualisation	2,59 %	—
Période d'actualisation	De 2 à 40 ans	—
Taux moyen d'inflation	3,06 %	—

10. Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (suite)

Les coûts estimés prévus pour réaliser les activités de mise hors services sont d'environ 1 100 000 \$ (0 \$ au 31 décembre 2024).

	2025	2024
	\$	\$
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations		
Solde au début de l'exercice	—	—
Passif engagé dans l'exercice	554 552	—
Charge de désactualisation	1 548	—
Solde de fin	556 100	—

11. Immobilisations

	2024	2025		
	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Bâtiments	164 875 056	5 104 067	(716 484)	170 695 607
Véhicules	328 417 651	16 712 779	12 645 235	332 485 195
Ameublement et équipement de bureau	57 322 471	3 771 868	(8 011 770)	69 106 109
Machinerie, outillage et équipement divers	6 543 495	501 188	(471 641)	7 516 324
Terrains	3 645 855	—	—	3 645 855
Autres	27 495 607	1 431 480	3 083 255	25 843 832
	588 300 135	27 521 382	6 528 595	609 292 922
Immobilisations en cours	45 029 055	16 792 553	1 001 794	60 819 814
	633 329 190	44 313 935	7 530 389	670 112 736
Amortissement cumulé				
Bâtiments	73 918 411	3 687 399	(106 913)	77 712 723
Véhicules	163 798 513	18 307 330	7 483 955	174 621 888
Ameublement et équipement de bureau	43 007 793	4 524 600	(1 684 920)	49 217 313
Machinerie, outillage et équipement divers	4 368 550	388 730	(14)	4 757 294
Autres	7 609 279	1 721 846	1 838 280	7 492 845
	292 702 546	28 629 905	7 530 388	313 802 063
Valeur comptable nette	340 626 644			356 310 673

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2025

11. Immobilisations (suite)

Le Réseau a acquis des immobilisations dont un solde de 4 182 165 \$ au 31 décembre 2025 (9 833 735 \$ au 31 décembre 2024) est inclus dans les créditeurs et charges à payer. Un montant de 554 552 \$ a été comptabilisé comme obligations liées à la mise hors service d'immobilisation au cours de l'exercice. Cette opération est sans incidence sur les liquidités.

12. Autres actifs non financiers

	2025	2024
	\$	\$
Frais payés d'avance	1 576 684	1 086 970

13. Excédent accumulé

	2025	2024
	\$	\$
Excédent de fonctionnement non affecté	127 939	152 333
Excédent de fonctionnement affecté	1 869 185	1 798 260
Réserves financières et fonds réservés	7 620 754	7 727 792
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(448 600)	-
Financement des investissements en cours	(43 468 008)	(30 011 633)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	283 115 094	279 774 855
Excédent accumulé lié aux activités	248 816 364	259 441 607
Pertes de réévaluation cumulés	(752 914)	(322 981)
Excédent accumulé	248 063 450	259 118 626

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

	2025	2024
	\$	\$
Débiteurs	(1 323 902)	(10 568 581)
Créditeurs et charges à payer / Autres passifs	3 012 121	(2 217 351)
Revenus reportés	(3 837 039)	3 678 070
Actif/passif au titre des avantages sociaux futurs	(804 600)	(387 600)
Stocks	(694 027)	(888 834)
Autres actifs non financiers	(489 713)	187 979
	(4 137 160)	(10 196 317)

15. 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 2030, à verser une somme totale de 233 130 831 \$. Les versements des cinq prochains exercices s'élèvent à 139 867 430 \$ en 2026, 59 385 447 \$ en 2027, 28 643 443 \$ en 2028, 3 399 953 \$ en 2029 et 1 834 558 \$ en 2030.

15. Obligations contractuelles (suite)

Le Réseau s'est engagé à acquérir 20 autobus au cours de 2026. La valeur estimative de cet engagement est de 29 116 815 \$.

Sous réserve de l'admissibilité des projets, l'acquisition de ces autobus fera l'objet de subventions de 95 %, pour un total estimé de 27 660 974 \$.

16. 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, d'un montant minimal de 5 334 000 \$. Les revenus de publicités minimum à percevoir au cours des trois prochains exercices s'élèvent à 1 649 000 \$ en 2026, à 1 845 000 \$ en 2027 et à 1 840 000 \$ en 2028.

17. Éventualités

Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'auto-assurer les risques d'accidents routiers de ses véhicules. Dans le but de se conformer aux exigences de la Section V du règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*. Le Réseau a créé un surplus affecté dont le solde est de 1 454 985 \$ au 31 décembre 2025 (1 384 060 \$ au 31 décembre 2024).

18. Instruments financiers

Les instruments financiers classés dans la catégorie des instruments financiers évalués à la juste valeur sont les instruments financiers dérivés, qui consistent en des contrats de swap de marchandises convenus avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie des fluctuations du prix du carburant. La politique du Réseau consiste à ne pas utiliser d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculation. Pour établir la juste valeur des instruments financiers dérivés, le Réseau a appliqué des techniques d'évaluation basé sur la juste valeur fournie par les banques, d'après les prix (non ajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques. Cette évaluation est classée au niveau 1 de la hiérarchie des évaluations à la juste valeur.

Pour tous les instruments financiers évalués à la juste valeur, il n'y a aucun transfert entre les niveaux de la hiérarchie des évaluations à la juste valeur.

Gestion des risques liés aux instruments financiers

Dans le cours normal de ses activités, le Réseau est exposé à différents types de risques, tels que le risque de crédit, le risque de liquidité et le risque de marché. La direction a mis en place des politiques et des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et, de ce fait, amène l'autre partie à subir une perte financière. Les principaux risques de crédit potentiels pour le Réseau sont liés à la trésorerie et les équivalents de trésorerie, aux débiteurs (à l'exception des taxes à la consommation ou sur le carburant) et aux dérivés et aux autres créances à recevoir.

L'exposition maximale du Réseau au risque de crédit correspond aux montants présentés à l'état de la situation financière au 31 décembre.

18. Instruments financiers (suite)

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Le risque de crédit associé à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie est jugé négligeable, puisque les contreparties sont des institutions financières ayant une cote de solvabilité élevée attribuée par des agences de notation reconnues.

Débiteurs

Le risque de crédit associé aux débiteurs autres que les taxes à la consommation est réduit, puisque le Réseau évalue régulièrement la probabilité de recouvrement. Le Réseau ne détient aucun actif en garantie des débiteurs.

Les sommes à recevoir du Ministère des Transports et de la Mobilité Durable et de l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain représentent 91 % des débiteurs au 31 décembre 2025 (75 % au 31 décembre 2024). Le risque de crédit associé aux subventions à recevoir est faible puisque ces sommes proviennent des gouvernements. Le Réseau établit la provision pour créances douteuses en fonction du risque de crédit spécifique et des tendances historiques des débiteurs. Il enregistre une dépréciation seulement pour les débiteurs dont le recouvrement n'est pas raisonnablement certain.

La balance chronologique des débiteurs, déduction faite de la provision pour créances douteuses, au 31 décembre se détaille comme suit :

	2025	2024
	\$	\$
Non en souffrance	90 258 136	86 935 324
En souffrance		
Moins de 60 jours	27 036	1 615 594
Entre 60 et 365 jours	277 179	924 584
Plus de 365 jours	3 182 631	2 952 515
Moins provision pour créances douteuses	(27 420)	(34 357)
Total des débiteurs nets de la provision pour créances douteuses	93 717 562	92 393 660

Les débiteurs datant de plus de 365 jours à la fin de l'année 2025 sont principalement composés de sommes à recevoir de l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que le Réseau éprouve des difficultés à honorer ses engagements financiers. Le Réseau gère ce risque en tenant compte de ses besoins opérationnels et en recourant à ses facilités de crédit. Le Réseau établit des prévisions de trésorerie afin de s'assurer qu'il dispose des fonds nécessaires pour satisfaire ses obligations. Les flux de trésorerie contractuels relatifs aux passifs financiers se détaillent comme suit :

	Moins d'un an	De 1 à 3 ans	De 4 à 5 ans	Plus de 5 ans	2025 Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Emprunts temporaires	73 124 093	—	—	—	73 124 093
Créditeurs et charges à payer	42 134 639	—	—	—	42 134 646
Dette à long terme	14 410 067	50 805 919	15 971 196	16 999 343	98 186 525
Autres passifs	—	1 466 961	—	367 046	1 834 007
Solde à la fin	129 668 799	52 272 880	15 971 196	17 366 389	215 279 271

18. Instruments financiers (suite)

Risque de liquidités (suite)

	Moins d'un an	De 1 à 3 ans	De 4 à 5 ans	Plus de 5 ans	2024 Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Emprunts temporaires	41 796 661	—	—	—	41 796 661
Créditeurs et charges à payer	44 815 334	—	—	—	44 815 334
Dette à long terme	17 471 067	53 323 790	17 422 391	5 665 343	93 882 591
Autres passifs	—	807 981	—	—	807 981
Solde à la fin	107 083 062	54 131 771	17 422 391	5 665 343	181 302 567

Le tableau suivant résume les intérêts payables sur la dette à long terme qui sont dus au cours des cinq prochains exercices et par la suite:

	\$
2026	4 182 754
2027	5 217 804
2028	4 529 435
2029	4 542 880
2030	2 927 170
Années subséquentes	708 859
	<u>22 108 902</u>

Risque de marché

Le risque de marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un actif et passif financier fluctuent en raison de variations du prix du marché. Le risque de marché comprend le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de prix. Considérant la nature de ses activités, le Réseau est exposé au risque de taux d'intérêt et au risque de prix.

Au 31 décembre 2025, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2026 à 2028 pour une quantité totale de référence de 15 840 000 litres dont la valeur au marché est négative pour 752 914 \$ (au 31 décembre 2024, le Réseau possédait des contrats d'achat à terme échéant de 2025 à 2026 pour une quantité totale de référence de 10 380 000 litres dont la valeur au marché négative était de 322 981 \$).

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 réalisé de 233 874 \$ a été constatée au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2025 (gain réalisé de 51 450 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2024). La variation de la juste valeur non réalisée de ces instruments est constatée à l'état des gains et des pertes de réévaluation. Une perte non réalisée de 429 933 \$ a été comptabilisée durant l'exercice 2025 à l'état des gains et des pertes de réévaluation (un gain non réalisé de 218 804 \$ a été comptabilisé durant l'exercice 2024).

18. Instruments financiers (suite)

Risque de taux d'intérêt

L'exposition au risque de taux d'intérêt du Réseau est attribuable à ses passifs financiers portant intérêt. Pour les instruments financiers portant intérêt à taux fixes, la volatilité des taux d'intérêt se répercute sur la juste valeur des passifs financiers, mais comme le Réseau prévoit rembourser ses emprunts et ses dettes selon l'échéance prévue, il est peu exposé à ce risque.

Le Réseau est exposé au risque associé aux variations des taux d'intérêt de ses emprunts à taux variables. Ce risque est réduit puisque ces emprunts se renouvellent automatiquement à la fin du mois.

La valeur comptable des instruments financiers portant intérêt se détaille comme suit :

	2025		2024	
	Taux d'intérêt fixe	Taux d'intérêt variable	Taux d'intérêt fixe	Taux d'intérêt variable
			\$	\$
Actif financiers				
Trésorerie et équivalent de trésorerie	—	1 498 824	—	1 451 337
Passif financiers				
Emprunts temporaires	—	73 124 093	—	41 796 661
Dettes à long terme	98 186 525	—	93 882 591	—
Solde à la fin	98 186 525	74 622 917	93 882 591	43 247 998

19. 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 le Réseau

Réseau de transport de Longueuil

Annexes

Exercice terminé le 31 décembre 2025

Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

	Budget		Réalisations
	2025		2024
	\$	\$	\$
(Déficit) excédent de l'exercice	(16 387 575)	(10 625 243)	8 137 648
Moins : revenus d'investissement	—	(5 871 718)	(25 759 851)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(16 387 575)	(16 496 961)	(17 622 203)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	26 346 985	28 629 905	25 606 731
Produit de cession	50 000	18 798	47 694
Gain sur cession	40 000	(18 798)	23 806
	26 436 985	28 629 905	25 678 231
Financement			
Remboursement de la dette à long terme	(7 595 836)	(7 637 810)	(6 245 899)
Affectations			
Activités d'investissement	—	(5 004 237)	(16 524)
Excédent de fonctionnement affecté			
Réserves financières et fonds réservés	(14 174)	107 041	(524 050)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(2 439 400)	448 600	(1 198 630)
	(2 453 574)	(4 448 596)	(1 739 204)
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	—	46 538	70 925

Réseau de transport de Longueuil

Annexes

Exercice terminé le 31 décembre 2025

Annexe B – Déficit d'investissement à des fins fiscales

		Réalisations
	2025	2024
	\$	\$
Revenus d'investissement	5 871 718	25 759 851
Conciliation à des fins fiscales		
Immobilisations		
Acquisitions - Transport	(44 313 935)	(55 080 597)
Financement		
Financement à long terme des activités d'investissement	19 981 600	16 405 000
Affectations		
Activités de fonctionnement	5 004 237	16 524
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(13 456 380)	(12 899 222)

The background is a solid magenta color. It features several thick, stylized lines in teal, light blue, yellow, pink, and orange that run horizontally and vertically, some with rounded corners. The rtl logo is positioned in the center-right area, overlapping these lines.

Rapport
annuel
2025

