

Longueuil

Boucherville

Saint-Lambert

Saint-Bruno-de-Montarville

Brossard

on évolue avec vous

Rapport annuel 2023

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

Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024

ISBN 978-2-921426-51-0

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

Table des matières

	Message de la présidente	
	Message du directeur général par intérim	
Le RTL en bref p.10	1	
	2	Gouvernance p.16
Rétrospective 2023 p.22	3	
	4	Ressources utilisées p.48
Annexes p.54		
		États financiers p.65

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Ce fut une année déterminante pour le RTL dans une étape charnière de son histoire. Nous avons vécu une période de transition importante à deux niveaux, soit la mise en place d'une gouvernance renouvelée visant à rendre notre organisation plus performante et le déploiement de notre nouveau réseau redessiné.

Je suis très fière du travail accompli par toutes nos équipes. Je souhaite témoigner par la présente de toute ma reconnaissance envers l'ensemble des employés, et plus spécifiquement les membres du comité de direction du RTL qui ont contribué par leur écoute, leur ouverture et leur adhésion aux changements à la concrétisation de notre vision pour une gouvernance performante afin d'appuyer concrètement les défis de transformation du RTL.

Tout changement part d'une idée, mais la façon dont nous le réalisons doit se faire en équipe.

Et c'est là que le mot *Collectif* prend tout son sens.

Un réseau redessiné par et pour les usagers

Avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM), l'occasion se présentait pour redéfinir l'offre de service du RTL et pour la faire évoluer au diapason des nouvelles habitudes de déplacements des citoyens des cinq villes de l'agglomération de Longueuil. « On évolue avec vous », c'est sous ce thème que l'année 2023 s'est définie pour le RTL.

En collaboration avec la Ville de Longueuil dans ses compétences d'agglomération et nos nombreux partenaires, nous avons démontré notre leadership dans un processus d'envergure visant la révision du réseau, qui représente d'ailleurs la plus importante depuis 30 ans. De nombreuses consultations ont eu lieu avec les citoyens de Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert afin de dessiner un réseau plus connecté que jamais à leurs besoins. Rappelons que ces consultations nous ont permis d'établir une vision de développement du réseau pour les prochaines années, alignée sur les besoins et priorités des citoyens. Le réseau renouvelé, mis en service avec le REM, est une première phase du déploiement de cette vision concertée.

La concrétisation des efforts de tous, au cours des cinq dernières années, a vu le jour le 21 août. C'est une clientèle bien informée qui est embarquée à bord. Accompagnée par nos équipes engagées, nous pouvons être fiers de la réponse positive des usagers.

Une refonte complète de la gouvernance

Le succès d'une organisation dépend en grande partie de la performance de son conseil d'administration qui se doit d'exercer pleinement son rôle de fiduciaire et de créateur de valeur. Dans ce contexte, un travail rigoureux de modernisation de la gouvernance a été réalisé.

Sur la base des meilleures pratiques contemporaines de gouvernance et accompagnés d'expertises externes, nous avons mis en place des actions visant à instaurer une approche intégrée au niveau de la gestion des risques corporatifs ainsi qu'à renforcer la culture éthique en adéquation avec nos valeurs.

La nouvelle structure verra le jour en 2024 et comprendra trois principaux comités, soit Gouvernance, éthique et transition socio-écologique, Audit et finances et Ressources humaines. La pluralité des regards, des compétences et des expertises, tant internes qu'externes, est capitale dans la composition de ces comités. Celle-ci doit être en accord avec les valeurs et la culture éthique que nous souhaitons pour nos sociétés de transport au Québec et qui sont nécessaires de renforcer pour assurer la performance de nos organisations.

Une culture de saine gestion des fonds publics

En 2023, les sociétés de transport du Québec ont fait face à des défis importants liés au financement structurel et à leur prévisibilité, cherchant des solutions avec les municipalités qu'elles desservent pour maintenir l'offre de transport et sa qualité de service.

Le RTL a su s'adapter en mettant en place des mesures d'optimisation. Cette approche proactive face aux incertitudes nous a permis de maintenir nos opérations, tout en préservant notre engagement envers nos usagers. Nous avons également participé activement aux chantiers d'optimisation menés par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), où nous avons proposé une coprésidence de chacun des sous-comités de travail par des sociétés de transport pour proposer d'autres pistes d'optimisation et favoriser le partage des meilleures pratiques.

Ces exercices nous ont permis de constater l'importance d'une gouvernance intégrée à l'échelle métropolitaine. Ils permettront de favoriser une réelle concertation pour développer une vision commune de la mobilité au service des objectifs des villes et des cibles ambitieuses fixées par le gouvernement du Québec, notamment à travers sa politique de mobilité et son plan pour une économie verte.

Cette situation a permis de mettre en lumière le besoin d'échanger sur les défis et les solutions du financement. Plusieurs choix du passé s'additionnent et contribuent à la pression financière actuelle sur les sociétés de transport. Malgré les contraintes financières, le RTL a persévéré dans la concrétisation de sa vision pour et avec les villes, et ce, en collaboration avec l'ARTM et l'ensemble des sociétés de transports de la région métropolitaine – dans un contexte en transformation qui requiert le devoir, voire l'obligation, d'agir et de faire les choses différemment collectivement.

Dans une perspective de gestion rigoureuse des risques, nous avons proactivement lancé une étude détaillée et indépendante pour évaluer les coûts d'investissement et les frais opérationnels liés à la transformation majeure demandée par l'électrification de notre flotte d'autobus et de nos infrastructures. Comme conseil d'administration, nous avons également lancé une étude sur les risques inhérents à l'électrification des transports, que nous pourrions conjuguer avec notre analyse des risques au niveau corporatif. De plus, nous avons accéléré la transition vers une approche de gestion s'appuyant sur l'intelligence des données.

La saine gestion des fonds publics et l'amélioration continue font parties intégrantes de la culture organisationnelle du RTL et sont bien ancrées dans chacune des orientations et décisions de notre organisation, en plus d'être des préoccupations constantes et centrales de notre conseil d'administration.

En terminant, je tiens à remercier tous les employés du RTL qui, grâce au travail d'équipe, ont maintenu encore une fois cette année un niveau de service exemplaire. Leur dévouement remarquable envers notre clientèle mérite d'être souligné. Je suis excessivement fière du travail accompli par toutes les équipes et de leur engagement.

C'est ainsi avec optimisme que nous poursuivrons la route avec les citoyens de l'agglomération de Longueuil.



A handwritten signature in dark ink, reading "Geneviève Héon". The signature is fluid and cursive, with the first letters of the first and last names being capitalized and prominent.

Geneviève Héon, MBA

Présidente du conseil d'administration du RTL

MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL PAR INTÉRIM

L'année 2023 restera assurément gravée dans l'histoire du RTL, notamment grâce à l'ouverture de la première branche du REM et la révision de notre réseau. Malgré les défis budgétaires bien présents, nous avons poursuivi notre lancée pour assurer le maintien de nos actifs et bien planifier les projets liés à l'électrification future de notre flotte. Parallèlement à ces chantiers d'envergure, nous avons redoublé d'efforts pour nous adapter aux différents enjeux de l'heure et répondre de manière cohérente aux besoins de nos employés et des usagers.

○ Une révision du réseau qui passera à l'histoire

Nous avons relevé le défi avec succès de la plus grande révision du réseau depuis 1994. Cinq années d'efforts préalables à l'arrivée de l'antenne Rive-Sud du REM auront permis à nos équipes, bien investies et engagées, de réussir ce tour de force, non sans défi. Leur leitmotiv ? Offrir aux citoyens des cinq villes de l'agglomération de Longueuil un service encore mieux adapté à leurs nouvelles habitudes de déplacements. Nous pouvons aujourd'hui en être très fiers, d'autant plus que nous avons obtenu un prix reconnaissance de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ).

Cette vaste transformation s'est accompagnée d'une prise en charge de la gestion déléguée par l'ARTM de deux nouveaux terminus du REM, Brossard et Panama, ce qui représente une nouveauté significative pour le RTL. À cela s'est ajoutée la délégation du plan de transition lors de pannes du REM dont le financement des ressources est assuré par l'ARTM. Ce plan de relève a été activé avec succès par nos équipes.

○ Des défis budgétaires toujours présents

Au cours de la dernière année, notre organisation a été confrontée à des défis budgétaires significatifs qui nous ont obligés à optimiser nos activités et à travailler aux limites de nos capacités financières. Parmi celles-ci, mentionnons la révision des dispositions des conventions collectives et la révision de notre offre de service.

En parallèle, nous avons participé aux cinq grands chantiers d'optimisation de l'ARTM, en collaboration avec les organismes publics de transport en commun. La démarche visait à réfléchir à la performance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal pour faire face aux défis financiers et s'adapter à la nouvelle réalité des déplacements. Les cinq chantiers pour lesquels des analyses et recommandations sur le potentiel d'optimisation ont été effectuées sont la révision de l'offre de services en fonction de la demande, la gestion des grands projets, la mutualisation de certains services, l'électrification des transports et les ressources humaines.

Le maintien de nos actifs

En 2023, dans une perspective de maintien et de remise en état de nos actifs, nous avons entre autres terminé la première phase de remplacement des systèmes de ventilation au Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil, poursuivi les travaux préparatoires du futur Centre administratif du Vieux-Longueuil et achevé les travaux de toiture du garage 1 au Centre d'exploitation de Saint-Hubert.

Une transition planifiée vers l'électrification de nos activités

Nous sommes déjà bien engagés dans la planification de la transition de nos activités liées à l'électrification, en concertation avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), la Société québécoise des infrastructures (SQI) et l'ARTM, et ce, conformément aux exigences de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Dans ce cadre rigoureux de gouvernance, le RTL est à pied d'œuvre afin de réaliser des projets d'électrification des transports dans une perspective de développement durable, incluant une saine gestion de l'énergie.

Notre vaste chantier de l'électrification consiste d'ailleurs en plusieurs projets d'envergure dont la construction d'un nouveau garage sur le terrain du Centre d'exploitation du Saint-Hubert pour lequel un dossier d'opportunité a été déposé au gouvernement.

De plus, des préparatifs en lien avec l'électrification du Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil ont été amorcés, notamment ceux prévus pour la conception d'une marquise (garage ouvert) comportant 14 emplacements de recharge extérieure, un projet précurseur.

Évidemment, cette transition vers l'électrification ne peut se faire aux dépens de notre offre de service et du maintien de nos actifs qui, l'un comme l'autre, permettent de garantir des services de qualité aux usagers de l'agglomération de Longueuil.

Enfin, il importe de mentionner que nous avons procédé à une analyse des coûts liés à l'électrification pour les 16 prochaines années.

L'accessibilité universelle

En 2023, le RTL a poursuivi le développement de l'accessibilité universelle du réseau en ajoutant cinq lignes de plus au groupe de lignes universellement accessibles, faisant passer l'accessibilité du réseau de 24 % à 29 %. Par ailleurs, une attention particulière a été portée à l'accessibilité vers les stations du REM lors de la révision du réseau avec minimalement une ligne accessible du RTL se rendant à chacune des stations du REM sur la Rive-Sud.

Nous pouvons également être fiers de la participation du RTL au programme Mobilité inclusive, initié à l'échelle métropolitaine par l'ARTM et la Société de transport de Montréal (STM). Ce programme vise à fournir une formation aux clients présentant des limitations fonctionnelles pour ainsi favoriser leur autonomie, leur sécurité et leur confiance lors de l'utilisation des transports en commun. Contribuant au développement et à l'amélioration des services de transport collectif, ce projet métropolitain a d'ailleurs remporté un prix au Gala des Prix Guy-Chartrand de Trajectoire Québec.

Enfin, en vue de favoriser l'intégration professionnelle des personnes en situation de handicap au sein de ses équipes, le RTL a mis en œuvre une collaboration avec le programme DuoEmploi. Cette initiative a été réalisée en collaboration, entre autres, avec l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL).

En terminant, je tiens à remercier chaleureusement les équipes pour leur engagement et leur volonté de faire du RTL une organisation au service de la population des cinq villes de l'agglomération de Longueuil. Le personnel a prouvé encore cette année sa volonté de faire une différence sociale et de soutenir les usagers.



Sylvain Gonthier

Directeur général par intérim



Le RTL en bref

1

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

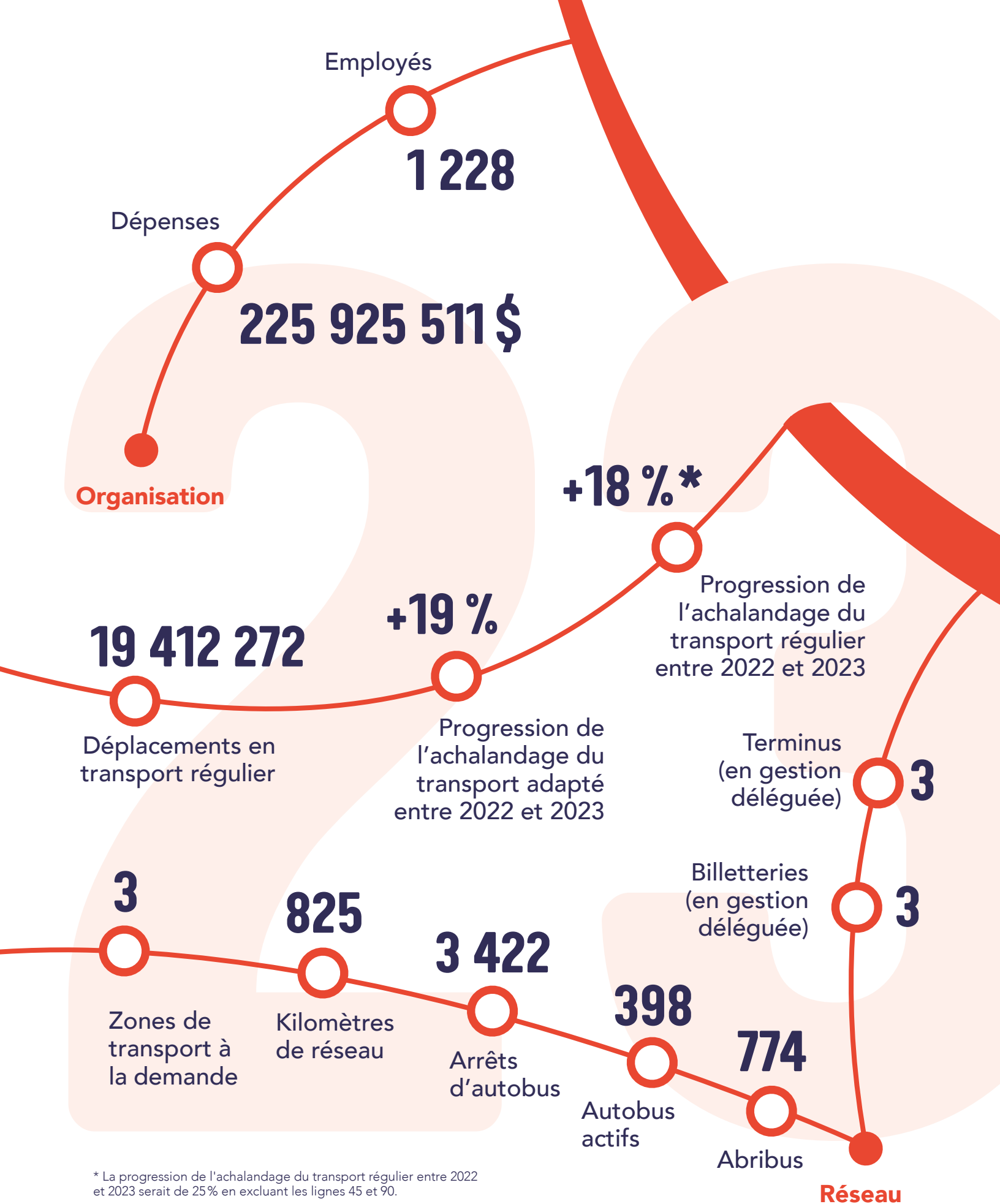
- Être le 1^{er} choix pour se déplacer sur la Rive-Sud.

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.

2023 en chiffres





Faits saillants de l'année 2023

Janvier

Bonification des mesures d'atténuation en transport collectif dans le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

Mise en service du SkiBus entre le Terminus Longueuil et le Mont-Saint-Bruno

Février

Soirée reconnaissance célébrant les employés ayant cumulé 25 ans de service et les employés ayant pris leur retraite lors de la période pandémique

Mars

Nomination de Sylvain Gonthier à titre de directeur général par intérim

Dévoilement du réseau redessiné à la population de l'agglomération de Longueuil et déploiement d'une vaste campagne publicitaire « On évolue avec vous »

Avril

Rencontres citoyennes organisées à travers l'agglomération pour présenter le réseau redessiné aux citoyens

Partenariat avec le Défi sportif AlterGo pour le transport d'athlètes en transport adapté

Mai

Signature de deux contrats pour l'acquisition d'autobus à propulsion 100% électrique

Partenariat avec la Ville de Longueuil pour le Marathon de Longueuil Sun Life

Partenariat avec la Fondation Source Bleue pour la Marche annuelle à Boucherville

Partenariat avec le Tour du silence Rive-Sud à Longueuil

Juin

Début des travaux de construction d'une voie réservée pour les autobus sur le chemin de Chambly à Longueuil

Atelier avec les entreprises du Pôle Longueuil de la zone d'innovation en aérospatiale, une activité initiée par le RTL, en collaboration avec MOVIA, la Ville de Longueuil et DEL

Partenariat avec le Festival Classica à Longueuil

Partenariats pour les spectacles de la Fête nationale à Longueuil

Septembre

Premier bilan de la mise en service du réseau redessiné : un succès

Partenariat avec le Lumifest à Longueuil

Août

Mise en service du réseau redessiné

Tournée des cégeps et universités pour faire connaître l'offre de transport collectif – initiée par la présidente du conseil d'administration

Partenariat avec la Ville de Brossard pour l'événement Festin culturel

Partenariat avec la Ville de Longueuil pour l'événement Fête de la rentrée

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

Juillet

Délégation par l'ARTM du plan de relève en cas de pannes du REM

Mise en place d'un plan de relève adapté à la clientèle handicapée en cas de panne du REM

Délégation par l'ARTM du terminus Brossard

Fin de la desserte du RTL vers le centre-ville de Montréal avec la mise en service du REM le 31 juillet

Fin de la ligne 45, une ligne fortement achalandée, appréciée par la clientèle et qui parcourait le Pont Samuel-De Champlain sur la voie réservée depuis 37 ans

Mise en service du RandoBus entre le Terminus Longueuil et le Mont-Saint-Bruno

Partenariat avec la Ville de Brossard pour l'événement l'OSM dans les parcs

Partenariat avec la Ville de Boucherville pour le Rendez-vous de la Mairie

Octobre

Mise en service du simulateur de conduite, un outil pédagogique permettant d'exposer virtuellement les chauffeurs à une multitude de scénarios spécifiques de nos routes en vue d'optimiser la sécurité de nos usagers

Novembre

Lancement d'un programme de recyclage des carcasses d'autobus pour contribuer à l'économie circulaire

Décembre

Adoption par le conseil d'administration de la politique sur la qualité de service du RTL

Partenariat pour l'Opération Nez-Rouge Longueuil-Rive-Sud

Gouvernance

2

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. Le conseil d'administration du RTL 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.

Refonte de la gouvernance

L'évolution récente des pratiques en matière de gouvernance des organisations, jumelée aux orientations gouvernementales et à la refonte de la *Loi sur la gouvernance des sociétés d'état*, se veulent les éléments précurseurs et inspirants ayant amené le conseil d'administration à revoir le cadre de sa gouvernance afin qu'il soit aligné sur les meilleures pratiques en matière de gouvernance contemporaine. C'est dans ce contexte que les administrateurs du conseil d'administration ont lancé une vaste démarche afin de revoir la structure de gouvernance et procéder à la formation de comités techniques du conseil.

C'est avec toute la rigueur requise, l'attention et l'intérêt que cet exercice a été mené tout au long de l'année 2023 par l'ensemble des administrateurs et membres de la haute direction de l'organisation, menant à des avancées significatives qui impacteront positivement le Réseau de transport de Longueuil.

Différentes étapes ont été requises. D'abord, en toile de fond, un balisage des meilleures pratiques dans les sociétés d'État et les sociétés de transport au Québec a été réalisé, permettant ainsi d'orienter les choix. S'en est suivi un travail proactif visant à assurer l'arrimage à la refonte de la *Loi sur la gouvernance des sociétés d'état* pour ainsi préparer l'organisation aux défis de transformation pour lesquels il était essentiel de conjuguer les orientations et les efforts.

Tout au long de la démarche, le conseil d'administration s'est assuré d'avoir une vision concertée de la nouvelle gouvernance avec la direction générale, une condition de succès importante à la mise en place d'une gouvernance renouvelée. C'est dans cette visée que l'ensemble des administrateurs du CA et des membres du comité de direction ont participé à une formation de l'Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques (IGOPP), le tout complété par un accompagnement externe.

La révision du modèle de gouvernance prend forme à travers la mise sur pied de trois comités techniques, soit audit et finances, ressources humaines ainsi que gouvernance, éthique et transition socio-écologique.

Audit et finances

Mandat: 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.

Ressources humaines

Mandat: 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.

Gouvernance, éthique et transition socio-écologique

Mandat: 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.

En collaboration avec la Direction générale, le conseil d’administration a procédé à la création de chartes décrivant le mandat, la composition, les responsabilités et le fonctionnement de chaque comité technique, tout en s’assurant de l’harmonisation entre elles. De cet exercice a découlé la mise en place des profils des membres experts.

Pour implanter les différents changements harmonieusement, le conseil d’administration a souhaité le déploiement complet de la refonte de la gouvernance à l’automne 2024, permettant ainsi à la Direction générale d’adapter ses processus et pratiques aux principes contemporains de gouvernance en vue de la planification stratégique organisationnelle à venir.

Membres du conseil d'administration

Au 31 décembre 2023



Geneviève Héon
présidente



Doreen Assaad
vice-présidente



Marc-Antoine Azouz



Rolande Balma



Nancy Decelles



Nathalie Delisle



Louise Dion



Sylvain Joly



Nicholas Kaminaris



Affine Lwalalika



Francis Le Chatelier



Jean Martel

Membres du comité de direction

Au 31 décembre 2023



Sylvain Gonthier
**directeur général
par intérim**



Martin Lavoie
**directeur principal
Opérations par intérim**



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



Yvon Bienvenue
**directeur
Exploitation par intérim**



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



Sylvain Chassé
**directeur
Transport adapté et taxi
collectif par intérim**



Pascale Denis
**directrice
Finances et trésorerie**



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



Marie-Josée Guilbault
**directrice
Communications et
expérience clients**



Pascal Houle
**directeur
Entretien et ingénierie et
directeur des bâtiments et
équipements métropolitains
par intérim**



Sophie Nadeau
**directrice
Ressources humaines**



Jean-Nicolas Perreault
**directeur
Technologies de l'information
et systèmes de transport
intelligents par intérim**

Vacants : directeur(trice) Affaires juridiques et secrétariat corporatif et directeur(rice) Planification du transport

Rétrospective 2023

3

Réussir le réseau repensé



Avec l'arrivée de l'antenne Rive-Sud du Réseau express métropolitain (REM), le RTL a procédé à la révision de son offre de service. Piloté par la Direction principale Stratégie, planification et innovation, ce chantier majeur a sollicité la collaboration de l'ensemble des directions du RTL, et ce, durant les cinq dernières années.

Les citoyens de l'agglomération de Longueuil ont été au cœur de la démarche de refonte, puisqu'il était essentiel de leur offrir un réseau en adéquation avec leurs besoins. C'est dans ce contexte que le RTL a tenu une vingtaine de soirées de consultations publiques depuis le début de la démarche. Les échanges avec les usagers, jumelés aux données d'enquêtes et aux analyses de mobilité, ont permis de constater que, depuis la pandémie, deux transformations majeures dans les habitudes de déplacements des citoyens ont été observées, soit une augmentation des déplacements en dehors des heures de pointe et des déplacements à l'intérieur du territoire de l'agglomération de Longueuil. Ces constats ont joué un rôle essentiel dans l'amélioration de la connectivité au REM et dans le renforcement des liens entre les villes de l'agglomération de Longueuil, offrant ainsi les premiers éléments de réponse aux besoins de la population.

Le réseau repensé en quelques chiffres :

- 29 lignes d'autobus connectées aux stations du REM à Brossard
- plus de 1 400 voyages quotidiens vers ou depuis le REM
- 22 circuits redessinés, 5 circuits ajoutés
- plus de 2 100 arrêts d'autobus modifiés

Accompagner la clientèle dans les changements

La mise en service du REM en 2023, un nouveau mode rapide, fréquent et fiable, s'est accompagnée de défis pour la clientèle du RTL qui se rendait auparavant directement au centre-ville de Montréal à partir des secteurs de Brossard, Saint-Lambert et Saint-Hubert. L'ajout d'une correspondance obligatoire, l'augmentation de tarifs et la fermeture de milliers de cases de stationnement incitatif figurent parmi les principaux défis rencontrés.

Pour assurer le succès d'une transition aussi importante vers le réseau redessiné, il importait de bien informer les usagers en amont de son déploiement. Une vaste campagne de communication a ainsi été réalisée pour rejoindre une majorité de citoyens et des outils, tels qu'un simulateur de trajets et une carte interactive ont été développés,

permettant à la clientèle actuelle comme future du RTL de se familiariser avec les modifications à venir. Pour compléter la stratégie de communications, des brigades d'information se sont déployées sur le terrain pour répondre aux questions des usagers sur place et les guider afin de favoriser leurs bons déplacements.

Un lancement au moment opportun

Bien informer et accompagner nos usagers en amont de l'arrivée du REM et de la révision de notre réseau était un préalable au succès de ce vaste déploiement. Alors que la mise en service de l'antenne Rive-Sud du REM était annoncée pour le 31 juillet, le RTL a opté pour le lancement du réseau repensé trois semaines plus tard. Cette décision, prise en concertation avec l'ARTM et la CDPQ-Infra, visait essentiellement à assurer une adaptation plus progressive aux changements pour les usagers ainsi que pour la force vive du RTL que sont les chauffeurs.

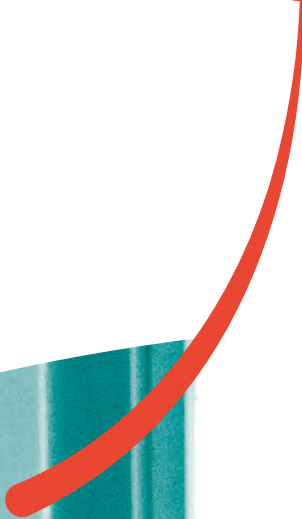
De plus, une cellule tactique de gestion du risque a été constituée préalablement au lancement du nouveau réseau. Celle-ci avait pour objectif d'assurer une communication fluide quotidienne entre les équipes clés du RTL en vue de prises de décisions proactives et d'ajustements visant une offre de service encore plus adaptée aux besoins des usagers.

C'est avec grande fébrilité pour tous les employés du RTL que le réseau repensé a été officiellement lancé le 21 août 2023. Un jalon important était franchi comme les modifications amenées au réseau sont les plus importantes des 30 dernières années. La mobilisation de toutes les équipes formant la première ligne, soit les chauffeurs, les superviseurs, les employés de la salle de contrôle, du Centre de relations et d'information clientèle (CRIC) et de sûreté s'est manifestée sur le terrain par un service des plus attentionné auprès de la clientèle. Enfin, l'engagement de tous les employés du RTL dans l'accomplissement de cette vaste redéfinition du réseau a certes contribué au succès de cette transition majeure pour les usagers.

Succès de la démarche

L'analyse préliminaire des différents indicateurs de performance tels que l'achalandage, les visites sur les plateformes numériques d'information et les réseaux sociaux ainsi que le nombre d'appels et de plaintes au service à la clientèle permet de conclure que les modifications au réseau ont été favorablement accueillies.

Les modifications mises en place à l'été 2023 se veulent un premier jalon du réseau repensé puisque son évolution se poursuivra au rythme des besoins des usagers des cinq villes de l'agglomération de Longueuil, et ce, dans le respect de la capacité financière actuelle et future du transport collectif.

Continuer de servir au mieux 
notre
clientèle 



La qualité du service à notre clientèle représente une priorité pour le conseil d'administration. Située au cœur de notre mission, il était essentiel d'en définir les principes en vue de maintenir un haut niveau de satisfaction des usagers. Le conseil d'administration a ainsi adopté la politique sur la qualité de service du RTL, engageant l'organisation à offrir des services de qualité à toutes les étapes du parcours de l'utilisateur, de la planification de son déplacement à sa rétrospection relativement à son expérience.

Cet engagement se décline à travers les six composantes suivantes : l'information aux usagers, la sécurité, la disponibilité et le bon état des équipements et des véhicules, la fiabilité et la ponctualité, la courtoisie et l'accueil ainsi que l'accessibilité universelle.

Dans une optique d'amélioration continue, un comité sur la qualité du service a été mis en place. Celui-ci est composé de représentants de diverses directions de l'organisation dont les responsabilités visent entre autres à améliorer la qualité de service aux usagers. Par ailleurs, à la demande du conseil d'administration, une reddition de compte lui sera transmise trimestriellement.

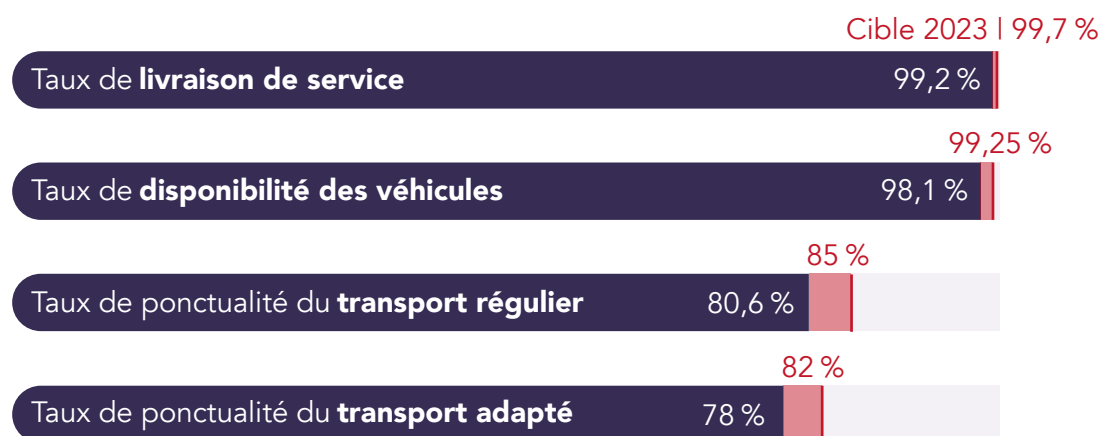
Bien informer les usagers

Le RTL s'assure de mettre à la disposition des usagers toute information utile à la réalisation de leurs déplacements et aux ajustements de déplacements en cas de perturbation du service. Pour ce faire, des outils tels que Chrono et les panneaux à messages variables permettent aux usagers d'avoir accès en temps réel aux informations sur les services de transport pour ainsi planifier un déplacement en quelques minutes.

Dans l'objectif d'améliorer la qualité du service, la clientèle est encouragée à formuler ses observations, ses commentaires, ses appréciations et ses plaintes auprès du Centre de relations et d'information clientèle (CRIC).

Tableau de bord 2023 sur la qualité du service*

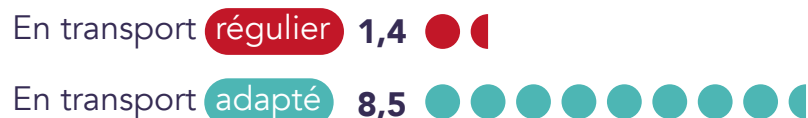
Le RTL en voie d'atteindre ses cibles de performance



À l'écoute des usagers

Nombre d'appels traités par le Centre de relations et d'information clientèle: 56 277

Nombre de plaintes par 10 000 déplacements

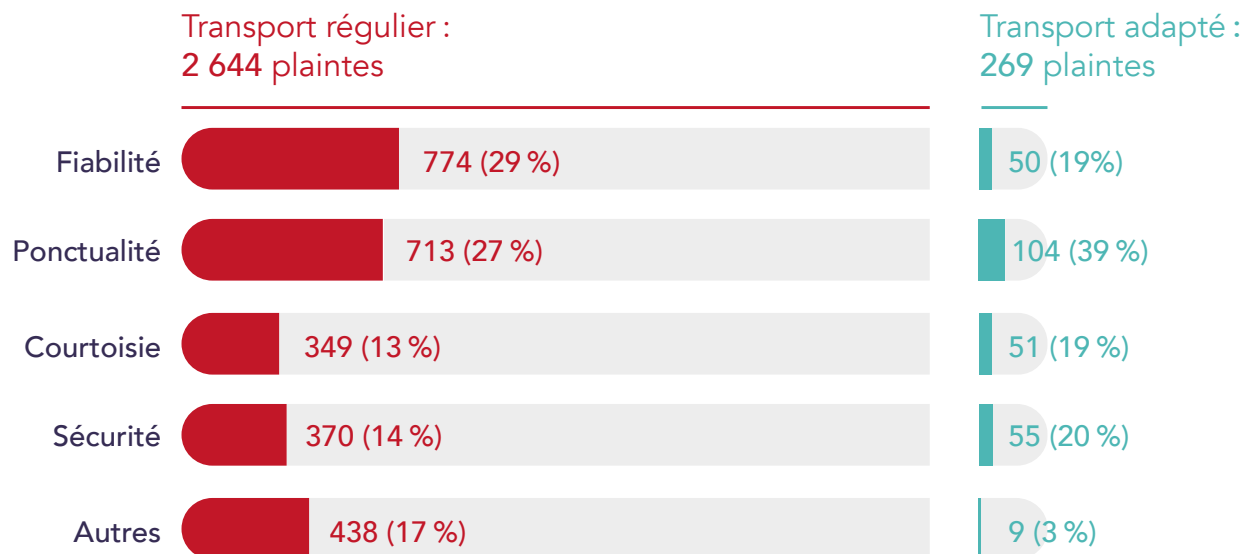


* Une plainte est jugée recevable lorsque l'organisation a failli à son engagement, à son offre de service ou à ses promesses envers les usagers, et ce, dans la mesure où la situation est sous son contrôle.

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

La fiabilité et la ponctualité : une priorité pour les usagers



Propreté, disponibilité et bon état des équipements et des véhicules

Le RTL s'assure de la fiabilité et de la propreté des équipements de transport public en procédant à leur nettoyage et leur entretien, ainsi qu'en effectuant des inspections régulières.

La Direction de l'entretien et de l'ingénierie a par ailleurs réalisé un projet pilote d'essai d'antigel longue durée, apportant ainsi des bénéfices pour l'environnement ainsi que la réduction des coûts d'entretien. Elle a également débuté le recyclage des palettes de bois et des matériaux de construction, ce qui représente un grand pas dans le détournement des matières résiduelles de l'enfouissement.

Fiabilité et ponctualité

Dans les conditions normales de transport, le RTL concentre ses efforts à assurer un service conformément aux horaires prévus. Au moins 85 % des autobus doivent partir à l'heure prévue aux points de contrôle. La marge de tolérance est de 1 minute d'avance et 3 minutes de retard. Un retard récurrent de plus de 3 minutes (perte de temps moyenne sur l'ensemble des trajets d'une période par rapport à l'horaire planifié) ainsi que de l'avance de plus de 1 minute indiquent une problématique devant être examinée par l'équipe de la planification.

Avec l'arrivée du réseau redessiné, les trajets de 18 lignes ont été modifiés, générant ainsi de nouveaux temps de parcours pour les usagers de l'agglomération de Longueuil.

Accessibilité universelle

Le RTL poursuit le déploiement des lignes accessibles et vise à rendre plus fluide l'ensemble du parcours usager. Dans le cadre du plan sur l'accessibilité universelle du RTL, une attention particulière est portée aux obstacles relatifs à l'utilisation du transport régulier pour une clientèle cible composée des aînés et des personnes ayant une limitation fonctionnelle.

En 2023, ce sont 76 % des autobus qui sont accessibles, un taux qui poursuivra son augmentation au fil de l'acquisition des nouveaux autobus qui sont tous accessibles universellement.

Sécurité

Le RTL fait de la sécurité routière une priorité et met tout en œuvre pour offrir un niveau élevé de sécurité. Il forme les chauffeurs selon des normes internes établies.

La formation se décline à travers diverses activités. Parmi celles-ci, on y retrouve les activités de sensibilisation du programme J'monte à bord, réalisées auprès des chauffeurs, de la clientèle et de jeunes étudiants, futurs usagers. Pour sensibiliser encore plus les chauffeurs à l'importance de respecter les limites de vitesse, des journées d'audits de vitesse Radar sont effectuées en partenariat avec le Service de police de l'agglomération de Longueuil. Enfin, pour rester à l'affût des nouvelles technologies, la mise en service du simulateur de conduite pour fins de formation et l'essai d'équipements de fine pointe à bord des autobus ont été des faits marquants.

Le RTL s'assure que l'ensemble de la flotte réponde aux normes de sécurité du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et voit au respect des obligations légales. Les employés d'entretien veillent donc à la fiabilité du matériel et à l'entretien des infrastructures.

Un plan de relève essentiel

Afin d'assurer une transition harmonieuse pour la clientèle lors de la mise en service du REM, l'ARTM a planifié différentes mesures lors des premiers mois d'opération dont un financement spécifique octroyé au RTL. Celui-ci permet de garantir les ressources nécessaires au déploiement efficace du plan de relève lors de pannes du REM.

Ainsi, en respect des capacités opérationnelles de l'organisation, le RTL a pu répondre présent dès la première panne du REM et tout au long de la période de rodage grâce au déploiement d'autobus permettant de transporter la clientèle à destination.

Pour pallier aux défis opérationnels du REM et assurer un service pour les usagers durant la période de transition, le conseil d'administration du RTL a fait de nombreuses représentations pour obtenir un prolongement du financement puisque celui-ci devait prendre fin le 31 janvier 2024. Les demandes ont été entendues puisque l'ARTM a accepté de prolonger le financement à deux reprises.

Le plan de relève ayant été déclenché à plusieurs reprises en 2023, le conseil d'administration demeure très préoccupé face à la qualité du service aux usagers de l'agglomération de Longueuil et au risque inhérent à la réserve opérationnelle du RTL. Ainsi, des représentations du conseil d'administration se poursuivent afin que le RTL obtienne un financement pérenne du plan de relève.

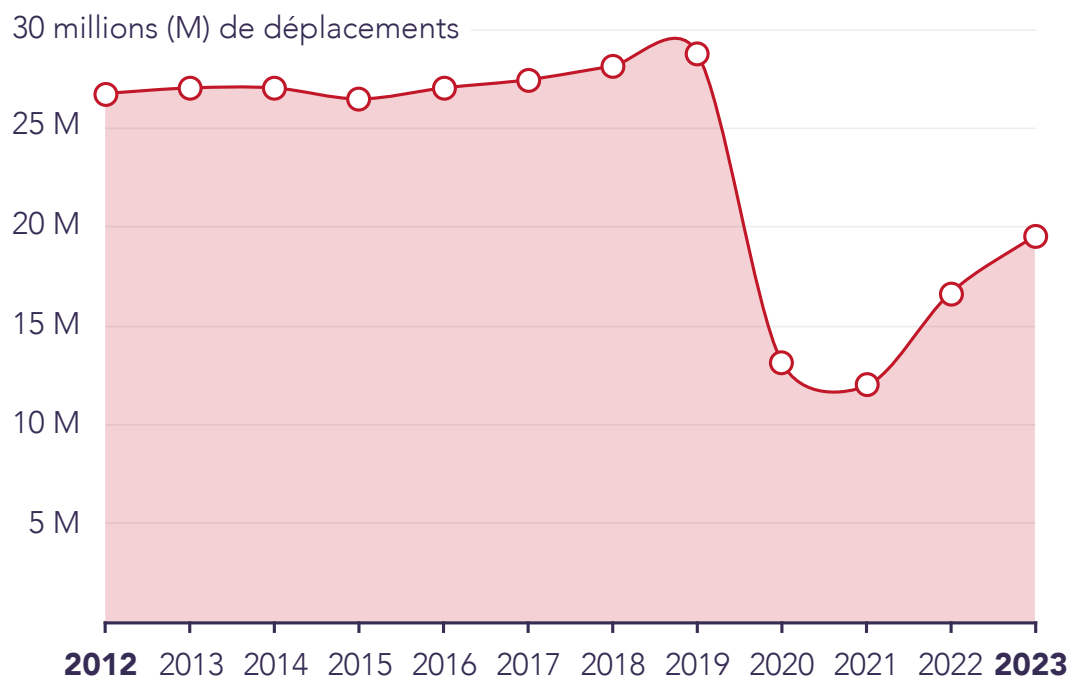
Forte progression de l'achalandage du transport régulier

Pour une deuxième année consécutive, l'achalandage a connu une forte progression en 2023 avec un total de 19,4 millions de déplacements, ce qui représente une augmentation de 18%* par rapport à 2022. L'achalandage a augmenté graduellement tout au long de l'année, passant de 65 % à 79 % du niveau prépandémique entre janvier et décembre.

*En excluant les lignes 45 et 90 qui ont été retirées du service à l'assignation, cette progression serait de 25 %.

Achalandage 2012-2023 (en millions de déplacements)

Basé sur les données électroniques



Des avancées significatives pour le transport adapté

Guidés par notre mission première de contribuer au mieux-être de la population de l'agglomération de Longueuil, le RTL a intensifié ses efforts pour améliorer le service de transport adapté en franchissant des étapes significatives.

L'arrivée du REM sur la Rive-Sud a nécessité la mise en place d'un plan de relève adapté à la clientèle handicapée en cas de panne du REM. Cette initiative garantit ainsi une continuité de service et une accessibilité pour tous, même dans des circonstances imprévues.

Le service de transport adapté a aussi connu une augmentation de 19 % d'achalandage par rapport à 2022, avec un total de 331 426 déplacements. Afin de pallier à cette augmentation d'achalandage, le RTL a recruté et formé 78 nouveaux chauffeurs.

En 2023, le service de transport adapté du RTL a enregistré une diminution de 8 % du nombre de plaintes reçues, témoignant de son engagement envers l'amélioration continue de ses services. Avec 8,5 plaintes pour 10 000 déplacements, en comparaison à 11,0 plaintes par 10 000 déplacements en 2022, les équipes démontrent leur souci

constant de répondre aux besoins et aux préoccupations de la clientèle. C'est d'ailleurs dans une optique de servir au mieux la clientèle qu'une nouvelle formation chauffeur uniformisée pour le Québec, en collaboration avec l'Association du Transport urbain du Québec (ATUQ) et les autres sociétés de transport, a été mise en place.

RTL à la demande amélioré

L'offre de service du RTL à la demande a été significativement bonifiée, avec l'ajout d'une nouvelle zone d'opération à Brossard, ainsi que l'agrandissement de la zone d'opération de Boucherville. Le RTL à la demande permet de desservir des secteurs moins denses ou difficilement accessibles pour des services d'autobus. Le RTL à la demande relie les zones déterminées à des points stratégiques de connexion du réseau de transport collectif présentant une bonne fréquence de service.

Planification opérationnelle et mesures d'optimisation

L'équipe de la planification opérationnelle du transport revoit quatre fois par année son offre de service afin d'offrir un service fiable, performant et qui répond aux besoins de la clientèle. Cette démarche se fait en respect d'un cadre budgétaire stricte en vue de minimiser les coûts d'exploitation.

Une analyse de données permet de réviser en continue le niveau d'offre de service en fonction de l'achalandage et des charges observées à bord des véhicules, de modifier les parcours et les arrêts en fonction de l'évolution des besoins, d'ajuster les temps de parcours, etc.

L'optimisation du réseau étant au coeur des pratiques du RTL, différentes stratégies ont été déployées en ce sens en 2023 permettant de réduire les coûts d'opération, tout en limitant les impacts pour la clientèle. Parmi celles-ci, mentionnons l'interlignage des services, le retrait d'exclusivité d'appartenance des lignes à un seul centre, le décalage des horaires.

Le développement durable

Au cours de l'année 2023, le RTL a posé des actions concrètes afin de contrôler et réduire les impacts environnementaux en réalisant son premier inventaire de GES, en préparant des plans LEED pour ses nouvelles constructions, en effectuant la transition vers de l'antigel longue durée, en produisant un premier guide d'achats responsables et en recyclant les matières de plus de 40 autobus en fin de vie utile.

Soutenir nos employés,

atout majeur de
l'organisation





Ayant à cœur le bien-être de ses employés, l'efficience de ses opérations, le maintien de ses valeurs et l'évolution de sa culture organisationnelle, le RTL a profité de 2023 pour faire le point sur ses pratiques de gouvernance et de gestion des ressources humaines. C'est dans cette visée qu'il a procédé à la mise en place de fondations sur lesquelles s'appuyer dans les prochaines années, et ce, à l'exemple des dossiers suivants :

- la mise en place du cadre de gouvernance des régimes de retraite ;
- le renouvellement des conventions collectives des employés de bureau et du personnel d'entretien.

Recrutement

En réponse aux enjeux découlant de la pénurie de main-d'œuvre, la modernisation de nos stratégies de recrutement s'imposait.

En voici des exemples :

- la participation d'employés-ambassadeurs aux différents salons de l'emploi ;
- la présence accrue sur les réseaux sociaux et lors de divers événements tenus dans les villes de l'agglomération ;
- l'analyse de l'évolution de différents critères de sélection en embauche, notamment pour la fonction de chauffeur ;
- la participation à la journée DuoEmploi, un programme permettant de faciliter l'inclusion en emploi de personnes avec un handicap au sein de son organisation.

Taux de présence des groupes cibles par catégorie d'emploi

Catégorie d'emploi	Femmes	Minorités visibles	Minorités ethniques	Handicapés	Autochtones
Cadres	34,09%	5,68%	2,84%	0,57%	0,57%
Employés de bureau	62,90%	22,58%	11,29%	0%	0%
Chauffeurs	23,05%	14,54%	9,10%	0,73%	0%
Employés de l'entretien	5,78%	20,41%	4,08%	4,76%	0,68%
Total	24,47%	15,45%	7,29%	1,57%	0,24%

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, le RTL déploie des 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 eu égard à la disponibilité des personnes compétentes faisant partie de chaque groupe visé et que les échéanciers d'implantation sont raisonnables.

Âge moyen des employés par catégorie d'emploi

Catégorie d'emploi	Âge moyen
Cadres	45
Employés de bureau	44
Chauffeurs	46
Employés de l'entretien	42
Âge moyen des employés en 2023	45

Nombre d'années de service moyen par catégorie d'emploi

Catégorie d'emploi	Nombre d'années de service moyen
Cadres	6
Employés de bureau	8
Chauffeurs	11
Employés de l'entretien	10
Nombre d'années de service moyen des employés en 2023	10

Santé et sécurité

Dans une perspective d'amélioration continue, un diagnostic du Système de management de la sécurité et santé au travail (SMSST) a été réalisé. Basé sur les meilleures pratiques de gestion de la prévention proposées par la norme canadienne et effectuée sur une période de quatre mois, cet audit a confirmé la réalisation de 90 % des recommandations émises lors d'un précédent audit de 2019. Un résultat impressionnant considérant la pandémie survenue dès 2020. Aux termes de cette nouvelle analyse, 11 recommandations d'actions visant l'émergence d'une culture de prévention ont été énoncées. Elles serviront à guider les plans d'action des années à venir.

Santé globale des employés

Vecteur d'engagement et de performance, l'importance accordée à la santé des employés s'est traduite par le biais de diverses mesures, notamment :

- la promotion des services d'un coach virtuel via *Lift Session*, des séances de méditation offerte par *LifeSpeak* et la tenue du « Mois de la santé » ;
- la réalisation de sondages auprès des employés à propos de diverses actions les impactant : l'offre d'assurances collectives, l'équité, la diversité et l'inclusion au travail ainsi que la conciliation travail-vie personnelle ;
- des places de stationnement réservées aux futures mamans ;
- la mise sur pied d'un comité « Entraide RTL » ;

- la valorisation du bénévolat d'entreprise ;
- le déploiement de plusieurs activités du Programme de reconnaissance corporative soutenant l'importance accordée à l'engagement, la contribution et la reconnaissance de moments significatifs dans une carrière.

Formation continue

Misant sur le développement des compétences et la valorisation de la relève, le RTL a entrepris plusieurs démarches pour améliorer ses processus de formation :

- l'évaluation des compétences techniques des employés, spécifiquement en lien avec l'électrification des transports ;
- la création d'un continuum de formation visant le développement de compétences transversales, basé sur la technologie et le e-learning ;
- la mise en place du simulateur de conduite, un outil destiné à améliorer le bilan routier des chauffeurs par le biais de formations individualisées et en continu.

Poursuivre le grand chantier de l'électrification



Dans le cadre de son virage vert, le RTL s'engage à jouer un rôle de précurseur dans la transition vers la mobilité durable. Au cours de l'année 2023, le réseau a franchi de nouvelles étapes dans la poursuite de son grand chantier de l'électrification, et ce, en étroite collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), la Société québécoise des infrastructures (SQI) et l'ARTM.

Nouveau garage à l'avant-garde à Saint-Hubert

Un tout nouveau garage est prévu sur le site actuel du Centre d'exploitation de Saint-Hubert et un dossier d'opportunité a été déposé auprès du Conseil des ministres.

En effet, le projet de construction du nouveau garage à Saint-Hubert est assujéti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique et à une gouvernance de projet rigoureuse. Ce nouveau centre sera dédié aux autobus électriques et accueillera, à terme, 216 véhicules à propulsion 100 % électrique qui pourront y être rechargés et entretenus.

Tracer la voie de l'électrification

Notre grand chantier de l'électrification implique non seulement de faire l'achat de véhicules à propulsion 100 % électrique, mais également de transformer nos centres d'exploitation (à l'intérieur, comme à l'extérieur) afin de les adapter aux nouvelles technologies, ce qui nécessite des travaux importants.

En 2023, des travaux intérieurs ont été effectués afin d'installer trois emplacements de recharge au Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil (CEVL) et un emplacement de recharge au Centre d'exploitation de Saint-Hubert (CESH).

Ainsi, en vue de la réception des véhicules à propulsion 100 % électrique en 2024, des tests ont été effectués sur un autobus de démonstration au cours de la période estivale et ont permis de valider plusieurs paramètres, dont le bon fonctionnement de la première borne de recharge installée au CESH, le processus de ravitaillement, l'autonomie et la télémétrie.

Également, le RTL se positionne désormais comme un acteur innovant dans le domaine de l'électrification en ouvrant la voie à la recharge électrique des véhicules à l'extérieur (marquise). En 2023, l'élaboration d'un programme fonctionnel et technique pour le projet d'électrification du CEVL, incluant en phase 1 la conception d'une marquise comportant 14 emplacements de recharge extérieure, a été réalisée.

Le RTL a aussi débuté une étude de faisabilité pour définir les paramètres pour la construction et le déploiement de dépôts satellites pour autobus à propulsion 100 % électrique, qui permettraient l'entretien et la recharge des véhicules. Ces installations, qui ont le potentiel de mieux s'harmoniser à l'environnement urbain, sont en cours d'évaluation.

Finalement, il est primordial d'indiquer que tous ces projets ont été pensés dans une perspective de développement durable, incluant une saine gestion de l'énergie. Dans ce contexte, le RTL poursuivra en 2024 son mandat de doter le réseau d'infrastructures et de véhicules à propulsion 100 % électrique performants et respectueux de l'environnement.

Bien présents dans les

cinq villes

de l'agglomération



Le RTL collabore activement avec la communauté afin de répondre aux besoins présents sur le territoire. Les équipes favorisent les bonnes habitudes en mobilité durable avec le transport d'élèves du secondaire, un projet visant à encourager l'utilisation du transport en commun de façon proactive et durable pour les générations futures. Elles œuvrent également avec les entreprises et les institutions afin de les aider à améliorer l'accessibilité des lieux de travail. Au cours de l'année 2023, l'équipe des partenariats en aura rencontré une quarantaine qui sont issues tant des secteurs économiques, de l'éducation que de l'aérospatiale, du tourisme et de l'éducation.

Enfin, puisqu'il convient aussi de s'amuser, le RTL simplifie les déplacements vers une multitude d'événements dans l'agglomération tout au long de l'année.

Les élèves toujours présents en grand nombre dans les autobus du RTL

Grâce aux ententes avec ses partenaires scolaires, le RTL déplace maintenant 7 500 élèves du secondaire, un record, sur son réseau régulier et dans ses lignes scolaires intégrées. Pour mieux informer sa clientèle étudiante et pour faire de son expérience avec le RTL une pratique durable dans le temps, trois panneaux à messages variables ont été installés à des endroits stratégiques dans des écoles du territoire. Deux établissements ont implanté le programme Carte étudiante en ligne (CEEL) qui permet de commander la carte Opus en ligne, portant le total des institutions participantes à six.

À la rentrée scolaire, le RTL a aussi tenu sept kiosques dans des établissements d'enseignement postsecondaire de l'agglomération afin de présenter ses services et de répondre aux questions. Cette initiative de la présidente du conseil d'administration du RTL, Geneviève Héon, a permis de renseigner près de 400 étudiants du collège Champlain, du cégep Édouard-Montpetit, de l'École nationale d'aérotechnique et des pavillons régionaux des universités de Montréal, de Sherbrooke, du Québec à Montréal et du Québec à Trois-Rivières.

À l'écoute des besoins des entreprises de Saint-Bruno-de-Montarville

Un atelier regroupant 14 entreprises de l'Écoparc et du Parc d'affaires Gérard-Filion s'est déroulé en décembre avec pour objectif de présenter les services offerts par le RTL et d'écouter les besoins des entreprises de ces secteurs en développement. Le RTL établit également, sur une base continue, des liens avec les entreprises afin de connaître l'étendue du service requis avec l'intention de favoriser l'accessibilité du territoire en transport en commun. De ces échanges émergent des solutions innovantes qui sont évaluées et déployées progressivement selon la capacité budgétaire du RTL.

Une présence active dans les événements de l'agglomération

Le RTL est le transporteur officiel d'une quinzaine d'événements où la population est au rendez-vous. Les solutions de transport en commun mises en place pour faciliter les déplacements incluent, notamment, des gratuités sur des lignes régulières, des navettes et des ajouts de service afin de répondre à tous les besoins. Des milliers de personnes ont ainsi pu profiter d'une riche programmation culturelle en se déplaçant en toute simplicité.

Les lignes saisonnières de retour

Le Randobus et le SkiBus ont été déployés afin de rendre la nature et les sports à la portée des grands et des petits, été comme hiver. Favorisant l'activité physique et la découverte de la région, ces lignes, sans doute les plus ludiques du réseau, conduisent les usagers à Ski Saint-Bruno et au Parc national du Mont-Saint-Bruno, des destinations de premier plan dans le secteur.

Amélioration de l'expérience client : nouveaux abribus

Le RTL a complété le remplacement de 55 abribus, financés par le programme d'aide financière de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), et l'ajout de 12 nouveaux abribus, pour un total de 67 abribus sur le territoire de l'agglomération en 2023. Les ajouts de nouveaux abribus sont priorisés selon les besoins des différentes villes de l'agglomération.

Avancement des projets de mesures préférentielles

Considérant l'importance d'aménager le territoire dans le but d'améliorer les conditions de circulation de tous les modes et de favoriser l'utilisation du transport collectif en offrant des temps de parcours compétitifs, le RTL travaille étroitement avec les villes liées du territoire sur l'implantation de mesures préférentielles pour autobus (MPB).

En 2023, le RTL et ses partenaires ont fait progresser de manière considérable plusieurs projets de mesures préférentielles pour autobus qui seront implantés sur le territoire dans les prochaines années, notamment pour favoriser l'accès aux stations du REM. De plus, quatre projets ont évolué en phase de plans et devis en vue d'une réalisation future. Il s'agit de :

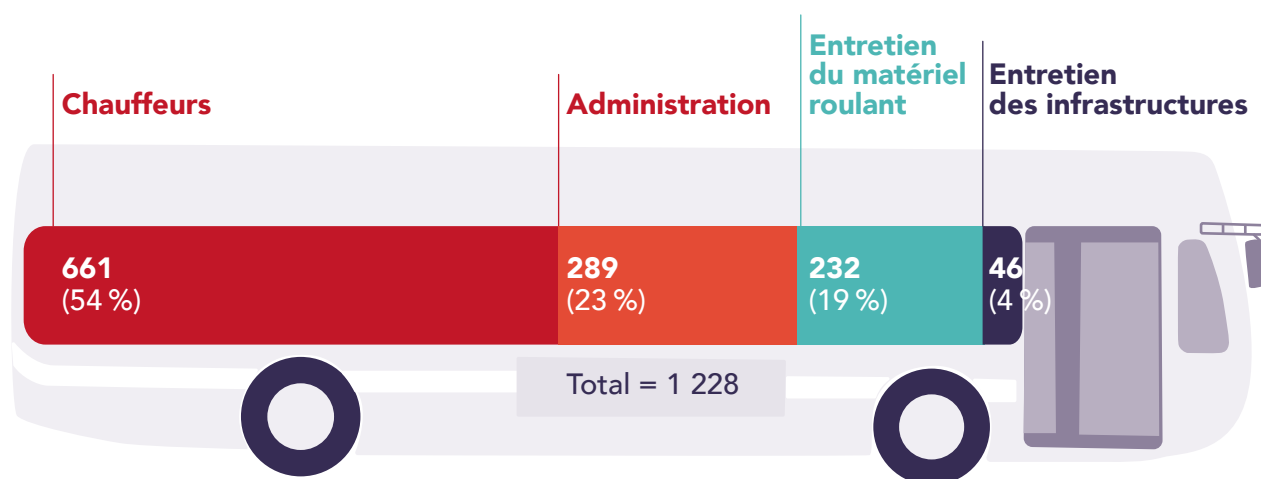
- la voie réservée sur le boulevard Taschereau à Brossard ;
- la voie réservée sur le boulevard Pelletier à Brossard ;
- l'utilisation de l'accotement pour autobus (UAB) sur la Route 132 en direction est ;
- les voies réservées sur le boulevard Grande Allée sur le territoire des villes de Longueuil et de Brossard.

Ressources utilisées

4

Ressources humaines

Effectifs 2023 en équivalence temps complet, incluant les employés dédiés aux activités déléguées, aux mesures d'atténuation ainsi qu'aux projets d'investissement.



Formation et perfectionnement du personnel

Année de référence **2023**

Proportion de la masse salariale (%): 1,66 %

Répartition par catégories d'emploi	Heures totales	Montants associés
Chauffeurs	14 228	383 691 \$
Employés de l'entretien	22 117	753 843 \$
Employés de bureau	1 488	48 667 \$
Cadres	3 277	141 202 \$
Stagiaires	-	9 959 \$
Sous-total		1 337 362 \$
Dépenses administratives admissibles		
Frais divers de formation		284 684 \$
Salaires des employés du service de formation		222 903 \$
Sous-total		507 587 \$
Total	41 110	1 844 949 \$

Taux de roulement du personnel régulier

Taux de départs volontaires du personnel régulier, incluant les départs à la retraite	9,48 %
Taux de départs volontaires du personnel régulier, excluant les départs à la retraite	6,13 %

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

Ressources financières

Dépenses et évolution par secteurs d'activité

Secteurs d'activité (en milliers de \$)	Budget 2023 (1)	Réel 2023 (2)	Écart (3) = (2) - (1)	Réel 2022 (4)
Direction des opérations	111 002	111 427	(425)	108 421
Directions de l'entretien et des bâtiments*	62 171	57 510	4 661	52 305
Directions administratives	27 447	27 136	311	25 956
Frais financiers**	1 282	3 861	(2 579)	2 662
Sous-total	201 902	199 934	1 968	189 344
Amortissement	-	25 992	(25 992)	26 535
Total	201 902	225 926	(24 024)	215 879

* Écart de 4,7 M\$ concernant principalement les équipements métropolitains ou autres projets délégués par l'ARTM au RTL qui ont été décalés dans l'année 2023 par rapport à ce qui avait été initialement prévu.

** Écart de 0,6 M\$ de frais financiers sur la marge de crédit courante générés par le délai de paiement des comptes à recevoir de l'ARTM et 2,0 M\$ de frais financiers sur le service de dette en lien avec les projets d'investissement.

Ressources informationnelles

Les principales réalisations soutenues par les ressources informationnelles sont les suivantes :

L'expérience client

Des progrès importants ont été réalisés pour rehausser l'expérience client, dont :

- le développement d'outils numériques tels que le calculateur de trajets et la carte interactive pour accompagner les usagers dans les changements liés à la révision du réseau ;
- l'installation de panneaux à messages variables afin de permettre une communication fluide avec la clientèle du transport en commun dans des sites stratégiques ;
- la mise en place de nouveaux équipements de validation des titres dans les autobus ;
- l'intégration du Transport à la demande comme choix de mode de transport dans le planificateur de déplacements de Transit.

L'expérience employé

Plusieurs activités ayant facilité la migration vers le travail en mode hybride et l'informatisation de certains processus ont contribué à améliorer l'expérience employé, notamment :

- les premières réalisations du projet de transition numérique afin d'apporter des outils modernes de travail aux employés et permettre ainsi le virage sans papier ;
- l'optimisation des équipements et des outils de collaboration dans les espaces de rencontres permettant de faciliter le travail en mode hybride.

La performance organisationnelle

Les initiatives suivantes ont contribué à améliorer la performance organisationnelle :

- la mise à niveau du logiciel d'aide à la planification et à l'exploitation des autobus, Hastus, dont l'interface plus conviviale et facile d'utilisation, les nouveaux algorithmes pour l'attribution du travail et l'intégration aux différents systèmes ont permis d'améliorer l'expérience des employés et la performance globale de l'offre de service ;
- la conception et le démarrage du programme de sécurité afin de gérer adéquatement les risques reliés à la technologie ;
- la mise en route d'une démarche d'amélioration des processus et des systèmes pour les secteurs finances, ressources humaines, approvisionnement et entretien ;
- l'élaboration d'un premier bilan de santé des technologies qui permet une perspective globale des systèmes, en plus d'effectuer un virage et une modernisation progressive des systèmes ;
- la refonte du réseau de télécommunication et la relocalisation des infrastructures technologiques pour permettre une résilience des systèmes et des applications critiques aux opérations du RTL ;
- la mise en œuvre d'une pratique de gestion du portefeuille de projets.

ANNEXE 1

INFORMATION SUR LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

	Municipalité	Comité technique d'audit et des finances	Date de nomination	Échéance du mandat
PRÉSIDENTE				
Geneviève Héon	Longueuil	Membre	26 novembre 2021	
VICE-PRÉSIDENTE				
Doreen Assaad	Brossard		21 novembre 2021	
MEMBRES				
Marc-Antoine Azouz	Longueuil	Membre	15 décembre 2021	
Nathalie Delisle	Saint-Hubert		26 novembre 2021	
Louise Dion	Saint-Bruno-de-Montarville		25 novembre 2021	
Francis Le Chatelier	Saint-Lambert		24 novembre 2021	
Sylvain Larocque (1)	Longueuil		26 novembre 2021	20 septembre 2023
Jean Martel (2)	Boucherville	Membre	15 février 2023	
Lysa Bélaïcha (3)	Longueuil		26 novembre 2021	20 septembre 2023
Éric Normandin (4)	Greenfield Park		26 novembre 2021	12 juillet 2023
Sylvain Joly (5)	Greenfield Park		13 juillet 2023	
Rolande Balma (6)	Longueuil		20 septembre 2023	
Affine Lwalalika (7)	Saint-Hubert		20 septembre 2023	
Magalie Queval (8)	Boucherville		23 novembre 2017	9 février 2023
Nicholas Kaminaris	Brossard	Président	23 mars 2023	
REPRÉSENTANT DES USAGERS				
Nancy Decelles	Longueuil		23 septembre 2017, renommée le 15 décembre 2021	
REPRÉSENTANTE DES USAGERS DU TRANSPORT ADAPTÉ				

(1) Remplacement: 20 septembre 2023
 (2) Nomination: 15 février 2023
 (3) Remplacement: 20 septembre 2023
 (4) Remplacement: 13 juillet 2023

(5) Nomination: 13 juillet 2023
 (6) Nomination: 20 septembre 2023
 (7) Nomination: 20 septembre 2023
 (8) Démission: 9 février 2023

ASSIDUITÉ DES ADMINISTRATEURS AUX ASSEMBLÉES ET RÉUNIONS DU CONSEIL ET DU COMITÉ

	ASSEMBLÉES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION		Réunions du conseil d'administration en comité	Assemblées du comité technique d'audit et des finances
	Assemblées ordinaires	Assemblées extraordinaires		
Nombre d'assemblées et de réunions	10	6	22	8
PRÉSIDENTE				
Geneviève Héon	10	6	22	5
VICE-PRÉSIDENTE				
Doreen Assaad	9	4	18	-
MEMBRES				
Marc-Antoine Azouz	10	6	22	6
Nathalie Delisle	10	6	22	-
Louise Dion	10	6	22	-
Francis Le Chatelier	10	6	22	-
Sylvain Larocque	7/7	4/5	15/17	-
Jean Martel	8/9	3	17/20	2/4
Lysa Bélaïcha	5/7	5/5	14/17	-
Éric Normandin	5/6	4/4	10/14	-
Sylvain Joly	4/4	2/2	8/8	-
Rolande Balma	3/3	1/1	5/5	-
Affine Lwalalika	3/3	1/1	5/5	-
Magalie Queval	0/1	0/1	0/2	-
Nicholas Kaminaris REPRÉSENTANT DES USAGERS	10	4	20	7
Nancy Decelles REPRÉSENTANTE DES USAGERS DU TRANSPORT ADAPTÉ	6	5	14	-

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS

	Salaire annuel	Jetons de présence	Total salaire	Allocation dépenses
TOTAUX	175 016,68\$	51 675,00\$	226 691,68\$	27 043,67\$
PRÉSIDENTE				
Geneviève Héon	30 000,00\$	7 300,00\$	37 300,00\$	
VICE-PRÉSIDENTE				
Doreen Assaad	25 200,00\$	5 700,00\$	30 900,00\$	
MEMBRES				
Marc-Antoine Azouz	12 000,00\$	4 900,00\$	16 900,00\$	
Nathalie Delisle	12 000,00\$	3 850,00\$	15 850,00\$	
Louise Dion	12 000,00\$	3 850,00\$	15 850,00\$	5 941,00\$
Francis Le Chatelier	12 000,00\$	3 850,00\$	15 850,00\$	15 966,67\$*
Sylvain Larocque	9 666,67\$	2 975,00\$	12 641,67\$	
Jean Martel	9 500,00\$	2 975,00\$	12 475,00\$	
Lysa Bélaïcha	9 666,67\$	2 625,00\$	12 291,67\$	
Éric Normandin	7 387,10\$	2 275,00\$	9 662,10\$	5 136,00\$
Sylvain Joly	4 612,90\$	1 400,00\$	6 012,90\$	
Rolande Balma	2 366,67\$	700,00\$	3 066,67\$	
Affine Lwalalika	2 366,67\$	700,00\$	3 066,67\$	
Magalie Queval	2 250,00\$	175,00\$	2 425,00\$	
Nicholas Kaminaris REPRÉSENTANT DES USAGERS	12 000,00\$	4 900,00\$	16 900,00\$	
Nancy Decelles REPRÉSENTANTE DES USAGERS DU TRANSPORT ADAPTÉ	12 000,00\$	3 500,00\$	15 500,00\$	

* Cette allocation de dépense comprend un arrérage de 116,67\$ pour l'année 2021 et un montant de 7 925,00\$ pour l'année 2022.

ANNEXE 2

RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Nom		Titre	Revenu d'emploi 2023	Vacances (en semaine)	Assurance Participation employeur	Régime de retraite Participation employeur
Sylvain Gonthier	(1) Directeur général (intérim) Directeur principal Opérations		257 720,60 \$	5	5 762,15 \$	30 632,42 \$
Nicolas Tanguay	Directeur principal Stratégie, planification et innovation		198 464,05 \$	5	5 762,15 \$	24 133,38 \$
Richard Breault	(2) Directeur Projets majeurs en infrastructures de bâtiments		198 442,07 \$	5	0,00 \$	24 130,52 \$
Pascale Denis	Directrice Finances et trésorerie		196 267,80 \$	5	5 762,15 \$	23 866,34 \$
Natacha Bouvier	(3) Directrice Technologies de l'information et systèmes de transport intelligents		180 246,64 \$	5	5 014,00 \$	21 917,88 \$

(1) Directeur général par intérim du 9 mars au 31 décembre 2023

(2) Inclut le paiement d'une semaine de vacances non utilisée en 2022

(3) À l'emploi du RTL du 1^{er} janvier 2023 au 3 novembre 2023.
Inclut le paiement de six semaines de vacances au départ

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 : (heure de service planifiées – heures annulées) / 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.

En 2023, le calcul a été le suivant :

706 058 heures planifiées – 5 652 heures annulées = 700 406 heures livrées

700 406 heures livrées / 706 058 heures planifiées = 0,9919 = 99,20 % de taux de livraison de service

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 : nombre de courses à l'heure aux points de contrôle selon la norme (-1, +3) / nombre total de courses aux points de contrôle (%).

Pour le transport adapté, le véhicule est considéré « à l'heure » s'il atteint sa destination à l'intérieur d'une plage de 30 minutes.

ANNEXE 4

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Compte-rendu des demandes d'accès

Le Réseau de transport de Longueuil traite les demandes d'accès à des documents 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 2023, elle a reçu 16 nouvelles demandes. Le tableau ci-dessous présente le bilan des demandes qui ont été traitées durant cette période, c'est-à-dire les dossiers pour lesquels une réponse a été transmise entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2023.

DEMANDES	NOMBRE
Demandes traitées	16
Demandes acceptées	2
Demandes acceptées partiellement ou dont nous avons caviardé des informations confidentielles, renseignements personnels	5
Demandes refusées ou document inexistant	6
Demandes pour lesquelles les documents n'ont pas été transmis	3
Demandes qui relèvent d'un autre organisme	0

ANNEXE 5

SITUATION FINANCIÈRE (ANALYSE DES RÉSULTATS)

Pour la période se terminant le 31 décembre 2023

État des résultats

L'année 2023 a été marquée par la continuité du contexte inflationniste se résultant par une hausse continue des coûts des biens et services ainsi que de la rémunération. Le contrôle serré des dépenses et la révision de l'offre de service ont permis au RTL de dégager des économies de l'ordre de 2,0 M\$ (2022–7,5 M\$) par rapport au budget initial avant les amortissements.

En 2023, le RTL présente un excédent de fonctionnement à des fins fiscales de 70 k\$ (2022–33 k\$) représentant les revenus d'intérêts de l'encaisse affecté au fonds d'assurance, montant qui sera affecté en 2024 au fonds réservé pour auto-assurance. Aucun surplus additionnel n'est présenté puisque la rémunération versée par l'ARTM a été effectuée en fonction des dépenses réalisées.

Revenus

Les revenus de la Société pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2023 s'élèvent à 228,1 M\$ (2022–199,1 M\$), soit une augmentation de 29,0 M\$ (2022–diminution de 18,2 M\$) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation des revenus provient principalement de la hausse de 13,5 M\$ (2022–diminution de 32,1 M\$) des revenus de transfert et de la hausse de 13,3 M\$ (2022–hausse de 13,8 M\$) des revenus de services rendus. Les autres revenus ont eu une augmentation de 2,2 M\$ en 2023 (2022–stable) découlant des services rendus aux partenaires.

REVENUS DE TRANSFERT

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2023, les revenus de transfert s'élèvent à 21,4 M\$ (2022–7,9 M\$). Ces revenus proviennent des programmes gouvernementaux d'aide financière au fonctionnement et aux investissements. La hausse de 13,5 M\$ (2022–baisse de 32,1 M\$) provient principalement d'une augmentation dans les revenus de transfert relatifs aux investissements qui s'élèvent à 19,9 M\$ (2022–7,0 M\$). Dans la transition vers l'électrification du parc d'autobus, le RTL a investi 5,5 M\$ (nul en 2022) en acquisition d'autobus.

SERVICES RENDUS

Les revenus de services rendus de 203,4 M\$ (2022–190,1 M\$) représentent une augmentation de 13,3 M\$ (2022–13,8 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 partenariats entre le RTL et différentes entreprises de la zone aéroportuaire de la Ville de Longueuil qui ont permis de desservir ce secteur. Cet écart comprend notamment l'indexation de l'entente concernant les services de transport collectif 2023 d'environ 6,3 M\$, d'un plan de relève transitoire de 3,1 M\$ en cas de panne du REM ainsi que des nouveaux équipements métropolitains délégués par l'ARTM de 3,6 M\$ principalement à la suite de l'arrivée du REM. Il y a également le retrait de l'Express Chevrier pour un montant de 2,8 M\$.

REVENUS AUTRES

Les autres revenus totalisent 3,3 M\$ en 2023 (2022–1,1 M\$) et concernent principalement les revenus de publicité. L'augmentation de 2,2 M\$ provient d'ajustements des années antérieures.

Charges

Les charges de la Société totalisent 225,9 M\$ (2022–215,9 M\$) pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2023. L'augmentation des charges de 10,0 M\$ (2022–21,2 M\$) est principalement attribuable à une augmentation des charges d'administration générale de 1,2 M\$ (2022–2,4 M\$), à l'augmentation des charges de transport de 7,6 M\$ (2022–19,7 M\$) ainsi qu'à la hausse des frais de financement de 1,2 M\$ (2022–réduction de 0,9 M\$).

CHARGES D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Les charges d'administration générale de 27,1 M\$ (2022–25,9 M\$) représentent une augmentation de 4,6 % par rapport aux charges de l'année précédente (2022–10,0 %).

CHARGES DE TRANSPORT

Les charges de transport s'élèvent à 194,9 M\$ (2022–187,3 M\$). Il s'agit d'une augmentation de 4,1 % par rapport à l'exercice précédent (2022–11,8 %). Cette augmentation est principalement le reflet de la hausse de l'IPC sur les coûts opérationnels, l'indexation des salaires et avantages sociaux, le transport adapté, le carburant ainsi que l'ajout d'ententes de délégation d'équipements métropolitains de la part de l'ARTM.

FRAIS DE FINANCEMENT

Les frais de financement totalisent 3,9 M\$ (2022–2,7 M\$). Il s'agit d'une augmentation de 45,0 % par rapport à l'exercice précédent (2022–réduction de 26,4 %). Cette variation est principalement causée par une augmentation des frais d'intérêt sur la marge courante pour 0,5 M\$ (2022–0,2 M\$) dû à un délai de paiement des comptes à recevoir de la part de l'ARTM ainsi qu'à une augmentation des frais de financement de la dette à long terme et des avantages sociaux futurs pour 0,7 M\$ (2022–réduction de 1,1 M\$).

État de la situation financière

Actifs financiers

Les actifs financiers ont atteint 88,7 M\$ au 31 décembre 2023 (2022–81,7 M\$), ce qui représente une augmentation de 7,0 M\$ comparativement à l'année antérieure (2022–3,9 M\$). Cette augmentation provient principalement d'une hausse temporaire de la trésorerie et des débiteurs.

Passifs

Les passifs, au montant de 159,5 M\$ (2022–143,1 M\$), ont augmenté de 16,4 M\$ (2022–24,4 M\$) durant la période. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation des emprunts temporaires et de la dette à long terme qui servent à financer la réalisation des projets d'investissement tels que l'acquisition, la réfection et le maintien des actifs, incluant les projets d'électrification des transports.

DETTE À LONG TERME

Au 31 décembre 2023, la dette à long terme s'élève à 93,8 M\$ (2022–80,8 M\$), soit une augmentation de 13,0 M\$ (2022–8,3 M\$). Cette variation est le résultat du remboursement de la dette de 13,9 M\$ (2022–14,6 M\$), de l'émission de nouvelles dettes de 27,0 M\$ (2022–22,9 M\$) et d'une augmentation des frais reportés de 0,1 M\$ (2022–0,1 M\$).

EMPRUNTS TEMPORAIRES

Au 31 décembre 2023, les emprunts temporaires s'élèvent à 14,5 M\$ (2022–13,3 M\$), soit une augmentation de 1,2 M\$ (2022–13,3 M\$). Cette variation découle principalement d'une augmentation de l'utilisation de la marge de crédit offerte par Financement-Québec pour financer les projets d'investissement subventionnés par le gouvernement du Québec.

AUTRES

Au 31 décembre 2023, les autres passifs s'élèvent à 51,2 M\$ (2022–49,0 M\$), soit une augmentation de 2,2 M\$ (2022–2,9 M\$), principalement causée par les créditeurs et charges à payer tel que présenté à la note 7. De plus, une perte non réalisée relative aux instruments financiers de 0,5 M\$ (2022–non applicable) a été constatée au 31 décembre 2023 pour refléter le risque de marché du carburant.

Actifs non financiers

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2023, les actifs non financiers s'élèvent à 321,5 M\$ (2022–310,5 M\$), une augmentation de 11,0 M\$ (2022–3,7 M\$) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient des immobilisations corporelles et des autres actifs non financiers.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La valeur comptable nette des immobilisations s'élève à 311,2 M\$ (2022–301,5 M\$), soit une augmentation nette de 9,7 M\$ (2022–1,4 M\$). Cette variation s'explique par des investissements de 36,9 M\$ (2022–27,9 M\$) réalisés en 2023, principalement reliés à des travaux en cours pour l'acquisition, la réfection et le maintien des actifs, incluant les projets d'électrification des transports. L'amortissement de la période, au montant de 26,0 M\$ (2022–26,5 M\$), et la disposition d'actifs pour 1,2 M\$ (2022–nul) viennent réduire les immobilisations corporelles au 31 décembre 2023.

AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

La valeur comptable des autres actifs non financiers de 10,3 M\$ (2022–9,0 M\$) a augmentée de 1,3 M\$ (2022–2,4 M\$). Cette variation s’explique principalement par une augmentation de l’inventaire de pièces mécaniques en lien avec l’entretien des autobus.

États financiers de Réseau de transport de Longueuil

31 décembre 2023

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 des actifs financiers nets (de la dette nette)	7
État des flux de trésorerie	8
Charges par objets	9
Notes complémentaires	10-30
Annexes	
Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	31
Annexe B – Déficit d'investissement à des fins fiscales	32

Rapport de l'auditeur indépendant

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 2023 et les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette), des gains et 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 2023, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (de la dette nette), des gains et 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 25 mars 2024 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.¹

Le 25 mars 2024

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A128132

Guyline Séguin, CPA auditrice

Le 25 mars 2024

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

Réseau de transport de Longueuil

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2023

	Notes			Réalisations
		Budget	2023	2022
		\$	\$	\$
Revenus				
Transferts			21 374 905	7 858 265
Services rendus		206 571 637	203 410 221	190 138 801
Autres revenus d'intérêts			69 854	33 272
Autres revenus		993 000	3 261 041	1 031 902
		207 564 637	228 116 021	199 062 240
Charges par fonctions				
Administration générale		27 447 580	27 135 989	25 956 088
Transport		173 172 339	194 928 624	187 260 865
Frais de financement		1 281 654	3 860 898	2 662 201
		201 901 573	225 925 511	215 879 154
Excédent (déficit) de l'exercice		5 663 064	2 190 510	(16 816 914)
Excédent lié aux activités accumulé au début de l'exercice			249 113 448	265 930 362
Excédent lié aux activités accumulé à la fin de l'exercice	13		251 303 958	249 113 448

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 2023

	Notes	2023	2022
		\$	\$
Actifs financiers			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4	6 911 155	1 310 696
Débiteurs	5	81 825 079	80 363 606
		88 736 234	81 674 302
Passifs			
Emprunts temporaires	6	14 500 316	13 258 203
Créditeurs et charges à payer	7	47 908 084	44 387 310
Revenus reportés		1 365 035	181 313
Dette à long terme	8	93 786 946	80 774 063
Passif au titre des avantages sociaux futurs	9	919 800	3 992 400
Passif au titre des sites contaminés	10	485 000	485 000
Passif relié aux instruments financiers	3, 18	541 785	-
		159 506 966	143 078 289
Dette nette		(70 770 732)	(61 403 987)
Actifs non financiers			
Immobilisations	11	311 224 277	301 531 980
Stocks		9 033 679	7 934 237
Autres actifs non financiers	12	1 274 949	1 051 218
		321 532 905	310 517 435
Excédent accumulé	13	250 762 173	249 113 448
L'excédent accumulé est composé des éléments suivants :			
Excédent accumulé lié aux activités		251 303 958	249 113 448
Gains (pertes) de réévaluation cumulé(e)s	3, 18	(541 785)	—
	13	250 762 173	249 113 448
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 2023

	Notes	2023	2022
		\$	\$
Gains (pertes) de réévaluation cumulés au début de l'exercice		—	—
Gains (pertes) non réalisés attribuables aux éléments suivants :			
Dérivés	3, 18	(541 785)	—
Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice		(541 785)	—
Gains (pertes) de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice		(541 785)	—

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 2023

	Budget		Réalisations
	2023		2022
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	5 663 064	2 190 510	(16 816 914)
Variation des immobilisations			
Acquisition	(36 904 516)		(27 900 174)
Produit de cession	244 249		22 932
Amortissement	25 991 738		26 535 511
(Gain) perte sur cession	976 232		(21 371)
	(9 692 297)		(1 363 102)
Variation des stocks	(1 099 442)		(2 033 443)
Variation des autres actifs non financiers	(223 731)		(342 783)
	(1 323 173)		(2 376 226)
Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice	(541 785)		—
Variation des actifs financiers nets (ou de la dette nette)	5 663 064	(9 366 745)	(20 556 242)
Dette nette au début de l'exercice	(61 403 987)		(40 847 745)
Dette nette à la fin de l'exercice	(70 770 732)		(61 403 987)

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 2023

	Notes	2023	2022
		\$	\$
Activités de fonctionnement			
Excédent (déficit) de l'exercice		2 190 510	(16 816 914)
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		25 991 738	26 535 511
Perte (gain) sur disposition d'immobilisations		976 232	(21 371)
		29 158 480	9 697 226
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement de fonctionnement	14	(2 266 714)	(355 297)
		26 891 766	9 341 929
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisition d'immobilisations		(35 790 552)	(32 832 695)
Produit de cession d'immobilisations		244 249	22 932
		(35 546 303)	(32 809 763)
Activités de financement			
Émission de dettes à long terme		27 035 103	22 944 796
Remboursement de dettes à long terme		(13 903 241)	(14 564 900)
Variation nette des emprunts temporaires		1 242 113	13 258 203
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme		(118 979)	(141 985)
		14 254 996	21 496 114
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		5 600 459	(1 971 720)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début		1 310 696	3 282 416
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin		6 911 155	1 310 696

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 2023

	Budget		Réalisations
	2023		2022
	\$	\$	\$
Rémunération	96 360 270	102 352 129	100 822 826
Charges sociales	25 438 641	26 990 276	26 491 427
Biens et services	78 821 008	66 730 470	59 367 189
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	886 062	2 898 096	1 825 812
Du gouvernement du Québec et ses entreprises	8 496	472	9 765
Autres frais de financement	387 096	962 330	826 624
Amortissement des immobilisations		25 991 738	26 535 511
	201 901 573	225 925 511	215 879 154

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 :

A) Périmètre comptable et partenariats

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

B) 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 et des réclamations en justice.

C) Actifs financiers

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

D) Passifs

Frais reportés liés à la dette à long terme

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

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.

E) 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 plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût est déterminé selon la méthode de l'épuisement successif.

2. Principales méthodes comptables (suite)*E) Actifs non financiers (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.

*F) Revenus***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.

*G) Avantages sociaux futurs***Régimes de retraite à cotisations déterminées**

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

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

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

G) Avantages sociaux futurs (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 1^{er} 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 1^{er} 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 du Réseau en matière d'évolution des salaires, de roulement du personnel, d'âge de départ à la retraite des participants, d'évolution des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels. 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 2023 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. 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.

La Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal requiert la création de deux volets distincts, soit un volet pour le service postérieur au 31 décembre 2013 et un volet pour le service antérieur au 1^{er} janvier 2014. Pour cette raison, la méthode d'évaluation de l'obligation du volet antérieur au 1^{er} janvier 2014 du régime capitalisé a été modifiée pour utiliser la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées. La même méthode a été appliquée à l'exercice terminé le 31 décembre 2023.

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

Pour l'excédent de la charge de l'exercice sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés, l'excédent peut être inscrit aux dépenses constatées à taxer ou à pourvoir, au choix du Réseau.

2. Principales méthodes comptables (suite)

H) 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 sont créés aux fins suivantes et peuvent être amortis au choix du Réseau par affectation à l'excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales.

- i. pour le passif constaté initialement au 1er janvier 2007 : dans le cas des régimes non capitalisés, en vertu des méthodes d'allègement permises, le Réseau a amorti le solde au cours de l'exercice 2023;
- ii. à titre de mesure d'allègement pour les excédents de la charge sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés: l'excédent est inscrit aux dépenses constatées à taxer ou à pourvoir. Le Réseau a amorti 2 283 570 \$ au cours de l'exercice 2023;
- iii. pour le passif constaté de façon postérieure au 1er janvier 2007, pour le régime de retraite et régime supplémentaire de retraite autres. Le Réseau a amorti 789 900 \$ au cours de l'exercice 2023.

I) 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 et des dettes 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.

2. Principales méthodes comptables (suite)

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. Modification de méthodes comptables

Adoption initiale — instruments financiers (chapitres SP 3450 et SP 1202 qui remplace le chapitre SP 1201)

À compter du présent exercice, le Réseau a adopté les exigences des chapitres SP 3450, Instruments financiers et SP 1201, Présentation des états financiers, du Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public, applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2022. Le chapitre SP 3450 comprend des exigences relatives à la constatation, à la mesure et à la présentation des instruments financiers, notamment par la constatation à la juste valeur plutôt qu'au coût de certains instruments. Cette norme comprend également de nouvelles exigences importantes en ce qui concerne l'information à fournir aux états financiers, notamment sur les risques découlant des instruments financiers.

Les effets de ces normes sur les états financiers du Réseau portent principalement sur la méthode de comptabilisation de ses instruments financiers dérivés ainsi que sur les éléments de ses résultats, gains et pertes de réévaluation en découlant.

Ces nouvelles exigences ayant été appliquées de façon prospective, il n'y a eu aucun retraitement des états financiers de l'exercice antérieur. L'impact de la nouvelle norme sur les états financiers se traduit par la comptabilisation d'une perte non-réalisée de 541 785 \$ à l'état des gains / pertes de réévaluation cumulés et un passif d'instrument financier dérivé évalué à la juste valeur pour 541 785 \$ au 31 décembre 2023. À titre informatif, au 1^{er} janvier 2023, le Réseau détenait un actif d'instrument financier dérivé dont la juste valeur était de 2 493 808 \$. Ce montant n'a pas été reflété dans les opérations de l'exercice à l'état des gains / pertes de réévaluation. Les gains / pertes réalisés dans l'exercice liés aux instruments financiers dérivés détenus au 1^{er} janvier 2023 ont été comptabilisés à l'état des résultats de l'exercice en cours (Note 18).

3. Modification de méthodes comptables (suite)

Adoption initiale — obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (chapitre SP 3280)

À compter du présent exercice, le Réseau a adopté les exigences du nouveau chapitre SP 3280, Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, du Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public, applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2022. Conformément aux exigences du nouveau chapitre SP 3280, le Réseau comptabilise un passif et une augmentation correspondante du coût de l'immobilisation corporelle visée à l'égard des obligations juridiques qui sont liées à la mise hors service d'une immobilisation corporelle et qui résultent de son acquisition, de sa construction, de son développement, de sa mise en valeur ou de son utilisation normale. Ces recommandations s'appliquent aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations corporelles contrôlées par le Réseau qui font ou non encore l'objet d'un usage productif, y compris les immobilisations corporelles louées.

Conformément aux nouvelles exigences, le Réseau doit comptabiliser un tel passif lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- Il existe une obligation juridique qui oblige le Réseau à engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle;
- L'opération ou l'événement passé à l'origine du passif est survenu;
- Il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés;
- Il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause.

Conformément aux dispositions transitoires, ces exigences ont fait l'objet d'une application prospective.

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

4. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 1 314 196 \$ (1 283 242 \$ en 2022) est affecté à des fins de fonds d'assurance.

5. Débiteurs

	2023	2022
	\$	\$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	63 019 786	57 173 149
Gouvernement du Canada et ses entreprises	1 788 648	6 755 727
Organismes municipaux	1 349 065	1 780 662
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	12 466 636	10 129 409
Autres	3 200 944	4 524 659
	81 825 079	80 363 606

	2023	2022
	\$	\$
Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme		
Gouvernement du Québec et ses entreprises	43 624 970	39 513 684

	2023	2022
	\$	\$
Provision pour créances douteuses déduite des débiteurs	41 835	—

Les montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme portant intérêt à des taux variant de 1,05% à 4,60% (1,05 % à 4,20 % au 31 décembre 2022) 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.

6. Emprunts temporaires

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 45 000 000 \$ (45 000 000 \$ en 2022), portant intérêt au taux de base de 7,20% (6,45 % en 2022) et est renégociable annuellement. De plus, le Réseau dispose d'une marge de crédit pour l'acquisition d'autobus d'un montant autorisé de 10 000 000 \$ (10 000 000 \$ en 2022), portant intérêt au taux de base de 7,20% (6,45 % en 2022). Le solde des emprunts est de 0 \$ au 31 décembre 2023 (4 000 874 \$ en 2022).

Le Réseau dispose d'une marge de crédit auprès de Financement Québec d'un montant autorisé de 134 084 879 \$ (77 883 000 \$ en 2022) 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 14 500 316\$ au 31 décembre 2023 (9 257 329 \$ en 2022).

7. Crédoeurs et charges à payer

	2023	2022
	\$	\$
Fournisseurs	15 468 084	15 479 178
Salaires et avantages sociaux	24 444 660	23 164 755
Dépôts et retenues de garantie	6 382 856	5 276 923
Organismes municipaux	816 621	0
Intérêts courus sur la dette à long terme	795 863	466 454
	47 908 084	44 387 310

8. Dette à long terme

	2023	2022
	\$	\$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 1,05 % à 4,60 %, échéant à différentes dates de 2024 jusqu'à 2043	94 317 658	81 185 796
Frais reportés liés à la dette à long terme	(530 712)	(411 733)
	93 786 946	80 774 063

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

	\$
2024	22 103 067
2025	15 728 067
2026	13 613 067
2027	19 421 067
2028	14 572 656
2029 et suivantes	8 879 734
	94 317 658

9. Avantages sociaux futurs

	2023	2022
	\$	\$
<i>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Actif des régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	4 452 000	1 274 500
Passif des régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	(5 371 800)	(5 266 900)
	(919 800)	(3 992 400)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	9 143 100	11 457 900
Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	248 900	484 900
Régimes de retraite des élus municipaux	31 477	34 321
	9 423 477	11 977 121

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) (la Loi) 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 était donc 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 a rejeté les appels et les appels incidents dans tous les dossiers et, par conséquent, les conclusions du jugement de première instance sont maintenues. Des parties ont demandé une autorisation d'appel auprès du registraire de la Cour suprême du Canada. À la date de mise au point définitive des états financiers, la Cour suprême ne s'est pas encore prononcée si elle accepte d'entendre la cause. De plus, le volet réparation n'ayant pas été arrêté par la Cour supérieure du Québec, les modalités qui en découleront, voire les modifications législatives qui pourraient être requises pour y donner suite, sont inconnues. Puisque le résultat de ces démarches est indéterminable, les incidences possibles de celles-ci n'ont pas été comptabilisées au 31 décembre 2023.

L'ampleur du passif éventuel ne peut être présentée, car il est impossible de déterminer si la Cour suprême acceptera d'entendre l'appel et si tel est le cas, quelle sera sa décision ultime.

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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 2021 pour quatre groupes d'employés et au 31 décembre 2020 pour le groupe des employés d'entretien.

Conciliation de l'actif au titre des avantages sociaux futurs

	2023	2022
	\$	\$
Actif au début de l'exercice	1 274 500	2 237 200
Charge de l'exercice	(9 143 100)	(11 457 900)
Cotisations versées par l'employeur	12 320 600	10 495 200
Actif à la fin de l'exercice	4 452 000	1 274 500

Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation

	2023	2022
	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	458 464 300	440 385 900
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(463 114 200)	(444 753 700)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(4 649 900)	(4 367 800)
Pertes actuarielles non amorties	9 101 900	5 642 300
Actif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	4 452 000	1 274 500

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

	2023	2022
	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	103 332 300	99 510 700
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(107 982 200)	(103 878 500)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(4 649 900)	(4 367 800)

9. Avantages sociaux futurs (suite)

	2023	2022
	\$	\$
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	16 552 100	17 324 600
Coût des services passés découlant d'une modification de régime		6 300
Cotisations salariales des employés	(9 112 800)	(8 837 300)
Amortissement des pertes actuarielles	1 617 000	2 432 500
Charge de l'exercice excluant les intérêts	9 056 300	10 926 100
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	27 373 000	23 834 000
Rendement espéré des actifs	(27 286 200)	(23 302 200)
Charge d'intérêts nette	86 800	531 800
Charge de l'exercice	9 143 100	11 457 900

	2023	2022
	\$	\$
<i>Informations complémentaires</i>		
Rendement réel des actifs pour l'exercice	19 958 900	18 277 100
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(27 286 200)	(23 302 200)
(Perte) gain de l'exercice sur le rendement des actifs	(7 327 300)	(5 025 100)
Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	2 250 700	10 659 300
Prestations versées au cours de l'exercice	23 313 900	23 730 200
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	444 393 600	420 821 200
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	2 068 800	2 021 900
Pour la réserve de restructuration	617 400	583 200
Pour le fonds de stabilisation et la réserve liée à la PED	47 837 600	44 824 600
DMERCA	12	12

9. Avantages sociaux futurs (suite)

	2023	2022
	%	%
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,21	6,19
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,20	5,49
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,02	3,08
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00	2,00

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

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

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

9. Avantages sociaux futurs (suite)

	2023	2022
	\$	\$
<i>Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs</i>		
Passif au début de l'exercice	(5 266 900)	(4 924 000)
Charge de l'exercice	(248 900)	(484 900)
Prestations ou primes versées par l'employeur	144 000	142 000
Passif à la fin de l'exercice	(5 371 800)	(5 266 900)
<i>Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation</i>		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(4 091 400)	(4 151 600)
Pertes actuarielles non amorties	(1 280 400)	(1 115 300)
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(5 371 800)	(5 266 900)
<i>Charge de l'exercice</i>		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	91 800	188 000
Amortissement des pertes actuarielles	(29 000)	161 000
	62 800	349 000
Charge de l'exercice excluant les intérêts		
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	186 100	135 900
	248 900	484 900
<i>Informations complémentaires</i>		
DMERCA	13	13
	2023	2022
	%	%
<i>Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation</i>		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	4,70	4,50

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.

9. 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.

	2023	2022
	\$	\$
Cotisations des élus au RREM	9 357	10 182
<i>Charge de l'exercice</i>		
Contributions de l'employeur au RREM	31 477	34 321

10. Passif au titre des sites contaminés

Le site contaminé est situé 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 485 000 \$ au 31 décembre 2023 (485 000 \$ au 31 décembre 2022). Les estimations des mesures correctives sont essentiellement composées de coûts de réhabilitation.

11. Immobilisations

	2022	2023		
	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Bâtiments	121 726 969	406 417		122 133 386
Véhicules	333 124 560	5 538 049	25 939 044	312 723 565
Ameublement et équipement de bureau	46 276 043	4 235 052	69 659	50 441 436
Machinerie, outillage et équipement divers	4 630 175	974 810		5 604 985
Terrains	3 645 855			3 645 855
Autres	23 524 757	2 473 069		25 997 826
	532 928 359	13 627 397	26 008 703	520 547 053
Immobilisations en cours	42 860 560	23 277 119		66 137 679
	575 788 919	36 904 516	26 008 703	586 684 732
Amortissement cumulé				
Bâtiments	68 716 211	2 694 441		71 410 652
Véhicules	160 199 679	18 878 288	24 722 253	154 355 714
Ameublement et équipement de bureau	36 821 236	2 814 922	65 969	39 570 189
Machinerie, outillage et équipement divers	3 805 942	241 164		4 047 106
Autres	4 713 871	1 362 923		6 076 794
	274 256 939	25 991 738	24 788 222	275 460 455
Valeur comptable nette	301 531 980			311 224 277

Le Réseau a acquis des immobilisations dont un solde de 10 709 134 \$ au 31 décembre 2023 (9 595 170 \$ au 31 décembre 2022) est inclus dans les créditeurs et charges à payer.

12. Autres actifs non financiers

	2023	2022
	\$	\$
Frais payés d'avance	1 274 949	1 051 218

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2023

13. Excédent accumulé

	2023	2022
	\$	\$
Excédent de fonctionnement non affecté	151 270	112 369
Excédent de fonctionnement affecté	1 728 396	1 697 442
Réserves financières et fonds réservés	7 203 742	7 189 564
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(1 198 630)	(4 669 319)
Financement des investissements en cours	(17 112 409)	(15 076 476)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	260 531 589	259 859 868
Excédent accumulé lié aux activités	251 303 958	249 113 448
Gains (pertes) de réévaluation cumulés	(541 785)	—
Excédent accumulé	250 762 173	249 113 448

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

	2023	2022
	\$	\$
Débiteurs	(1 461 473)	(5 823 122)
Créditeurs et charges à payer / Autres passifs	2 406 810	6 418 424
Revenus reportés	1 183 722	120 027
Actif au titre des avantages sociaux futurs	(3 072 600)	1 305 600
Stocks	(1 099 442)	(2 033 443)
Autres actifs non financiers	(223 731)	(342 783)
	(2 266 714)	(355 297)

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 2032, à verser une somme totale de 205 230 396 \$. Les versements des cinq prochains exercices s'élèvent à 63 859 852 \$ en 2024, à 50 358 315 \$ en 2025, à 32 860 202 \$ en 2026, 42 481 683 \$ en 2027 et 14 025 358 \$ en 2028.

La Réseau s'est engagée à acquérir 42 autobus au cours des trois prochaines années. La valeur estimative de cet engagement est de 53 507 030 \$ et se répartit comme suit :

	\$
2024	25 229 773
2025	13 793 784
2026	14 483 473
	53 507 030

Sous réserve de l'admissibilité des projets, de l'autorisation du gouvernement cédant et de la réalisation des stipulations, l'acquisition de ces autobus ferait l'objet de subventions variant entre 60% et 95%, pour un total estimé de 47 300 692 \$.

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 8 546 000 \$. Les revenus de publicités à percevoir au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 1 558 000 \$ en 2024, à 1 654 000 \$ en 2025, à 1 649 000 \$ en 2026, à 1 845 000 \$ en 2027 et 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 1 314 196 \$ au 31 décembre 2023 (1 283 242 \$ au 31 décembre 2022).

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.

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.

18. Instruments financiers (suite)

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 2023 (81% au 31 décembre 2022). 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 :

	2023	2022
	\$	\$
Non en souffrance	64 020 016	64 561 050
En souffrance		
Moins de 60 jours	6 726 549	9 886 262
Entre 60 et 365 jours	2 872 834	297 694
Plus de 365 jours	8 247 515	5 618 600
Moins provision pour créances douteuses	(41 835)	0
Total des débiteurs nets de la provision pour créances douteuses	81 825 079	80 363 606

Les débiteurs datant de plus de 365 jours à la fin de l'année 2023 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	2023 Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Emprunts temporaires	14 500 316	—	—	—	14 500 316
Créditeurs et charges à payer	47 908 084	—	—	—	47 908 084
Dette à long terme	22 103 067	48 762 201	16 179 851	7 272 539	94 317 658
Autres passifs	—	1 026 785	—	—	1 026 785
Solde à la fin	84 511 467	49 788 986	16 179 851	7 272 539	157 752 843

	Moins d'un an	De 1 à 3 ans	De 4 à 5 ans	Plus de 5 ans	2022 Total
	\$	\$	\$	\$	\$
Emprunts temporaires	13 258 203	—	—	—	13 258 203
Créditeurs et charges à payer	44 387 310	—	—	—	44 387 310
Dette à long terme	26 385 040	37 007 121	14 823 669	2 969 966	81 185 796
Autres passifs	—	485 000	—	—	485 000
Solde à la fin	84 030 553	37 492 121	14 823 669	2 969 966	139 316 309

18. Instruments financiers (suite)

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:

	\$
2024	4 979 688
2025	3 174 801
2026	2 683 462
2027	3 847 251
2028	3 292 442
Années subséquentes	1 344 086
	<u>19 321 730</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 2023, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2024 à 2025 pour une quantité totale de référence de 10 860 000 litres dont la valeur au marché est négative pour - 541 785 \$ (au 31 décembre 2022, le Réseau possédait des contrats d'achat à terme échéant de 2023 à 2024 pour une quantité totale de référence de 13 500 000 litres dont la valeur au marché était de 2 493 808 \$).

Les gains et pertes réalisés qui y sont reliés sont constatés à l'état des résultats en contrepartie de la charge sur le carburant. Un gain de 1 586 180 \$ a été constaté au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2023 (gain de 4 164 840 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2022). 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 pour 541 785 \$ a été comptabilisée durant l'exercice 2023 à l'état des gains et des pertes de réévaluation.

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 :

	2023	
	Taux d'intérêt fixe	Taux d'intérêt variable
	\$	\$
Actif financiers		
Trésorerie et équivalent de trésorerie	—	6 911 154
Passif financiers		
Emprunts temporaires	—	14 500 316
Dette à long terme	94 317 658	—
Solde à la fin	94 317 658	21 411 470

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.

20. Chiffres de l'exercice précédent

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

Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

	Budget		Réalisations
	2023		2022
	\$	\$	\$
(Déficit) excédent de l'exercice	5 663 064	2 190 510	(16 816 914)
Moins : revenus d'investissement		(19 869 612)	(7 015 307)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	5 663 064	(17 679 102)	(23 832 221)
Conciliation à des fins fiscales			
<i>Immobilisations</i>			
Amortissement		25 991 738	26 535 511
Produit de cession		244 249	22 932
Gain sur cession		976 232	(21 371)
		27 212 219	26 537 072
<i>Financement</i>			
Remboursement de la dette à long terme	(5 453 868)	(5 906 924)	(5 701 963)
<i>Affectations</i>			
Activités d'investissement	(210 000)	(71 476)	(140 272)
Excédent de fonctionnement affecté			—
Réserves financières et fonds réservés	(15 000)	(14 174)	2 876 140
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	15 804	(3 470 689)	294 519
	(209 196)	(3 556 339)	3 030 387
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	—	69 854	33 275

Réseau de transport de Longueuil

Annexes

Exercice terminé le 31 décembre 2023

Annexe B – Déficit d'investissement à des fins fiscales

	Réalizations	
	2023	2022
	\$	\$
Revenus d'investissement	19 869 612	7 015 307
Conciliation à des fins fiscales		
<i>Immobilisations</i>		
Acquisitions - Transport	(36 904 516)	(27 900 174)
<i>Financement</i>		
Financement à long terme des activités d'investissement	14 927 500	11 789 000
<i>Affectations</i>		
Activités de fonctionnement	71 476	140 272
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(2 035 928)	(8 955 595)

