RTL
Agglomération de Longueuil

RAPPORT ANNUEL

2020

Écouter, s'adapter, se mobiliser !

15 Churchill
21823
47

Table des matières

Écouter, s'adapter, se mobiliser !

Mission, vision et valeurs 4
Mot du président et du directeur général 5
Conseil d'administration 12
Comité de direction 13
Les services du RTL 14
- Transport régulier : une année marquée par la pandémie 14
- Transport adapté : des ajustements requis par la situation 17

La Vision du transport en commun 2025 20
- Les éléments de la vision et les avancées en 2020 20
- Un réseau moderne, rapide et accessible 22
- Un réseau sécuritaire 27
- COVID-19 : des mesures rigoureuses implantées pour assurer la sécurité du personnel et des clients 28
- Un réseau tourné vers sa clientèle 29
- Un réseau ancré dans sa communauté et soucieux de l'environnement 31
- Un réseau qui place l'humain au cœur de ses préoccupations 34
- Un réseau qui rayonne et se démarque 37

Analyse financière 40
Rapports financiers 41

Mission, vision et valeurs

Notre mission

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

Notre vision

En 2025, selon notre vision, le RTL sera le principal acteur de la mobilité des personnes sur le territoire de l'agglomération de Longueuil. Nous ferons partie intégrante de la vie des personnes et de la communauté en apportant des solutions efficaces, novatrices et adaptées aux besoins de déplacement des personnes dans le contexte social, économique et environnemental changeant des prochaines années.

Nos 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.

Mot du président et du directeur général

Jonathan Tabarah
Président du conseil d'administration du RTL

Michel Veilleux
Directeur général

Au cours de l'année 2020, nos activités ont été perturbées par un événement sans précédent. En effet, la pandémie de COVID-19 s'est invitée dès la mi-mars, bouleversant l'ensemble des entreprises et de la population à divers degrés. Dans l'agglomération de Longueuil, le premier cas de personne infectée à la COVID-19 avait même emprunté nos services. Pour les réseaux de transport comme le RTL, la pandémie a engendré d'innombrables défis avec lesquels nous avons dû composer. D'abord, le premier confinement total, imposé par le gouvernement entre le 24 mars et le 4 mai 2020, a entraîné une chute brutale de notre achalandage, une première baisse depuis cinq ans. Celui-ci a repris par la suite, mais de façon nettement moindre qu'en temps normal, notamment en raison de l'obligation massive du télétravail dans certaines entreprises, des confinements et des différentes mesures à travers le temps, ainsi que de la crainte de certains clients.

Cela dit, cette baisse de l'achalandage n'est certainement pas le seul élément qui marque notre année, bien au contraire. Car cette crise sanitaire a démontré l'importance du transport en commun, qui s'est avéré primordial pour de nombreux travailleurs de première ligne. Par exemple, du personnel du réseau de la santé, des employés d'épicerie et de plusieurs autres travailleurs essentiels qui utilisaient quotidiennement nos services, et ils ont continué de le faire pour assurer la continuité de leurs services pendant la pandémie.

Pour cette raison, même si le RTL a dû effectuer des aménagements dans son offre au cours de l'année, 85 % du service a été maintenu. Plusieurs lignes, dont celles desservant les secteurs industriels, commerciaux et scolaires, ainsi que celles qui rejoignent une clientèle de travailleurs à faible revenu, sont restées en service. Toutefois, les lignes ayant pour destination le centre-ville de Montréal, et celles en lien avec le reseau de train ont été retirées du service ou nettement diminuées,

répondant ainsi à la directive gouvernementale imposant une limite de 25 % à la fréquentation des immeubles à bureaux du centre-ville de Montréal.

Une adaptation en continu et des protocoles sanitaires rigoureux

Nous tenons à souligner que la sécurité des clients et des employés du RTL s'est avérée une priorité absolue tout au long de l'année. Ainsi, au début de la pandémie, le nombre de personnes acceptées à bord a été réduit. Avec l'évolution des mesures sanitaires, notamment le port du masque, nous avons pu minimiser les restrictions de personnes à bord de nos autobus. Nos équipes ont également travaillé en collaboration tout le long en amont avec la santé publique et la CNESST pour implanter les protocoles sanitaires les plus rigoureux, à la fois dans nos autobus, les terminus que nous gérons, nos centres d'exploitation et nos bureaux.

Nous sommes d'ailleurs très fiers de souligner qu'aucun cas de COVID-19 n'a été contracté dans nos installations et nos véhicules au cours de l'année. Parmi nos employés, au 31 décembre 2020, nous avions dénombré 34 cas d'infection chez notre personnel. Le respect des consignes par nos équipes a été exemplaire.

Michel Veilleux, Directeur général

Des réalisations dignes de mention

Parmi les éléments essentiels qui ressortent de cette année particulière, on retrouve sans conteste la capacité d'adaptation dont ont fait preuve les équipes du RTL. Grâce à cela, nous avons pu continuer d'offrir un service de qualité à nos clients et de faire progresser les projets en cours, notamment dans le cadre de la concrétisation de la Vision 2025.

Ainsi, de nombreuses améliorations ont été réalisées au sein du réseau en 2020, dont l'inauguration d'une voie réservée

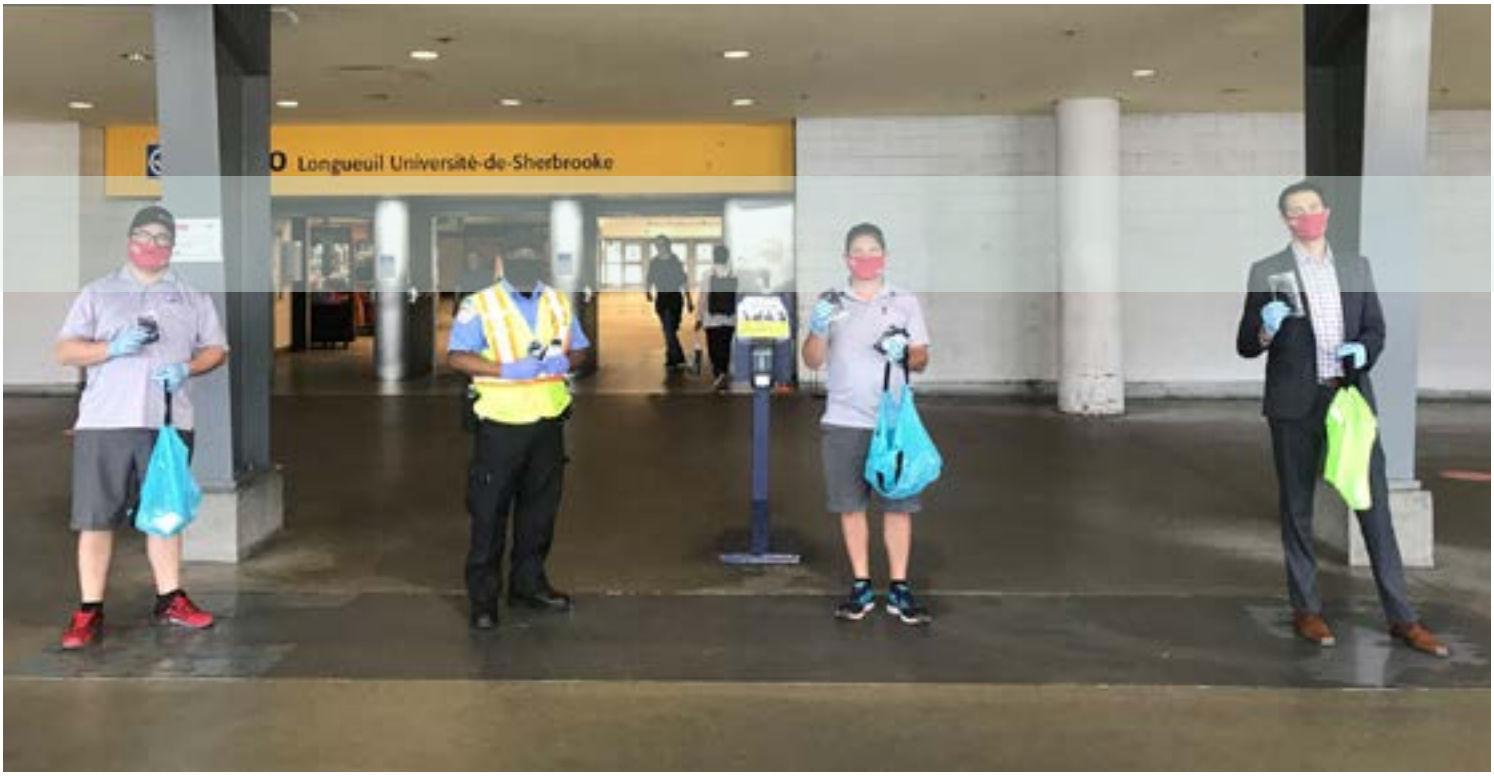
sur le boulevard Cousineau, la modernisation de nombreux abribus, l'ajout de deux lignes de transport accessibles et la mise en service de 32 autobus hybrides.

Un nouveau partenariat a été signé avec le Centre de services scolaire des Patriotes pour des lignes scolaires intégrées circulant dans certains quartiers de la ville de Boucherville vers l'école secondaire De Mortagne. Cette entente, s'ajoute à celles que nous avons avec le Centre de services scolaire Marie-Victorin et le Centre de services scolaire Riverside ainsi que certains collèges privés, et nous permet de transporter quotidiennement près de 6 400 élèves du secondaire de l'agglomération de Longueuil, soit une augmentation de 50 % par rapport à 2019.

Le projet d'électrification des transports a progressé, et s'est traduit cette année par le lancement d'un appel d'offres pour acquérir cinq autobus électriques de 40 pieds, qui comprend également une option d'achat sur cinq autres. À cet égard, nous tenons à remercier le gouvernement du Québec, qui financera cette acquisition à 95 %. Cette nouvelle étape vers l'électrification complète du parc d'autobus permettra aux chauffeurs et aux mécaniciens du RTL de poursuivre la familiarisation avec la technologie, l'entretien et la performance de ces nouveaux véhicules.

Malgré les nombreux défis engendrés par la pandémie, les employés du RTL ont donc continué de moderniser le réseau de transport en commun de l'agglomération de Longueuil, avec des projets qui auront des retombées positives pour les citoyens, les travailleurs et l'environnement. Il s'agit donc d'une contribution qui profitera à l'ensemble de la population qui vit ou qui travaille dans la région.

Jonathan Tabarah,
Président du conseil d'administration du RTL



Une collaboration au-delà des attentes

Plus que jamais en 2020, la collaboration de l'ensemble des équipes du RTL a été au cœur du succès des activités réalisées. Elles ont redoublé d'efforts pour sécuriser nos installations, pour répondre aux nombreuses questions de notre clientèle et pour assurer la protection de nos clients et de notre personnel. Grâce à une communication assidue tout au long de l'année, nos clients et nos employés ont été constamment informés et rassurés et ils ont su que le RTL fait tout pour assurer leur sécurité.

Qu'il s'agisse de faire progresser des projets d'amélioration du réseau ou de relever des défis liés à la pandémie, tout le monde a mis la main à la pâte. Et même lorsqu'il a fallu optimiser nos ressources, la collaboration entre les différentes parties impliquées a permis d'atteindre les objectifs financiers souhaités tout en évitant des mises à pied massives.

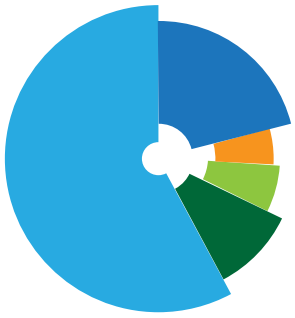
C'est pourquoi nous tenons à transmettre nos remerciements les plus sincères à l'ensemble des employés, des gestionnaires et des syndicats du RTL qui ont collaboré de façon remarquable tout au long de cette année difficile. Grâce à leur engagement, leur professionnalisme et leur ouverture, ils ont contribué à limiter les répercussions de la crise au sein du RTL et auprès de nos clients. Nous leur en sommes très reconnaissants.

Jonathan Tabarah
Président du conseil
d'administration du RTL

Michel Veilleux
Directeur général

Un vaste réseau qui dessert une population nombreuse

POPULATION 434 711 CITOYENS



- Longueuil, 252 226, **58 %**
- Brossard, 90 161, **21 %**
- Boucherville, 42 730, **10 %**
- Saint-Bruno-de-Montarville, 26 982, **6 %**
- Saint-Lambert, 22 612, **5 %**

SUPERFICIE 309 KM²

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

Le RTL couvre un territoire de plus de 309 km² comprenant les villes de Boucherville, de Brossard, de Longueuil, de Saint-Bruno-de-Montarville et de Saint-Lambert. Au 31 décembre 2020, nous desservons une population totale de 434 711 personnes qui connaît une croissance continue.

LE RÉSEAU

ÉTENDUE DU RÉSEAU	742 km*
Lignes régulières	62
Ligne métropolitaine	1
Lignes scolaires intégrées	68
Lignes de taxis collectifs	9
Ligne de taxis à la demande	1

*Le nombre de kilomètres a diminué au cours de l'année, en raison de la baisse d'achalandage causée par la pandémie de COVID-19.

LE PARC D'AUTOBUS

TOTAL D'AUTOBUS EN SERVICE	425*
Autobus à propulsion hybride	188
Autobus articulés	8
Autobus réguliers	229
Âge moyen des véhicules	7,8

*Le nombre d'autobus en service a été diminué au cours de l'année, en raison de la baisse d'achalandage causée par la pandémie de COVID-19.

NOMBRE DE VÉHICULES

ANNÉE	Flotte active
2016	443
2017	447
2018	475
2019	492
2020	425

LE NOMBRE D'ARRÊTS

TOTAL	3 421*
Arrêts avec abribus	703
Arrêts réguliers	2 718

*Le nombre d'arrêts a dû être ajusté en cours d'année, en raison de la baisse d'achalandage causée par la pandémie de COVID-19.

L'année 2020 en quelques mots clés

Achalandage

En raison de la pandémie, l'achalandage du transport régulier et du transport adapté du RTL a diminué pour la première fois en cinq ans.

⬇ 54 % (transport régulier) ;

⬇ 53 % (transport adapté).

Performance

Malgré le contexte particulier, les indicateurs de performance sont demeurés excellents.

Ponctualité : 86 %
(⬆ 180 points de base) ;

Disponibilité : 99,7 %
(⬆ 40 points de base).

Offre de service

L'offre de service a été ajustée pendant la pandémie. En janvier 2020, le niveau de service était de 100 %. Il est passé à environ 54 % en avril, puis à 85 % en août.

Améliorations

Nous avons apporté plusieurs améliorations au réseau du RTL :

- Voie réservée sur le boulevard Cousineau ;
- Modernisation d'abribus ;
- Ajout de deux lignes de transport accessibles ;
- Lancement de l'acquisition de 5 autobus électriques ;
- Mise en service de 32 autobus hybrides.

Sécurité

Dans le contexte de pandémie, la sécurité des clients et des employés a été une priorité absolue. Nous avons travaillé de concert avec la santé publique et la CNESST pour implanter des mesures sanitaires et des protocoles de nettoyage et de désinfection rigoureux dans nos autobus et nos installations. Notre Bureau de santé a aussi veillé à protéger les employés, notamment ceux dont la santé est plus vulnérable.

Aucun cas de COVID-19 n'a été contracté dans nos autobus et nos autres installations de travail. Au 31 décembre 2020, 25 employés ont été déclarés positifs à la COVID-19 sur 1 117 employés, soit un faible ratio de 2,2 %.

Collaboration

Les équipes, les syndicats ainsi que les membres de la direction du RTL se sont mobilisés afin de trouver des solutions aux défis soulevés par la pandémie.

La collaboration de l'ensemble des parties prenantes a fait toute la différence dans ce contexte particulier.

Communication

Plus que jamais, la communication a été à l'avant-scène. Tout au long de l'année, nous avons informé et rassuré nos clients et nos employés ainsi que l'ensemble des citoyens sur notre territoire afin qu'ils sachent que nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour assurer leur sécurité.

« L'année 2020 nous a apporté son lot de casse-têtes à résoudre et de situations complexes à gérer. Plus que jamais, les mots engagement, entraide et empathie ont fait partie de notre quotidien. Nous avons travaillé sans relâche à mettre en œuvre de nouvelles pratiques de gestion de la santé et sécurité et à répondre aux inquiétudes de chacun, dans le respect et la bienveillance. Et nous avons fait la preuve que tous les défis sont surmontables quand l'esprit d'équipe, l'entraide et la collaboration sont au rendez-vous ! »

Caroline Dubé et Anna Romanyuk, membres de notre Bureau de santé

Conseil d'administration

Au 31 décembre 2020

Jonathan Tabarah

Président du CA
et conseiller de la Ville
de Longueuil

Magalie Queval

Vice-présidente du CA
et conseillère de la Ville
de Boucherville

Marilou Alarie

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

Jean-François Boivin

Conseiller de la Ville de Longueuil

Julie Bourgoin

Conseillère de la Ville
de Saint-Lambert

Nancy Decelles

Représentante des usagers
du transport adapté

Sylvie DesGroseilliers

Conseillère de la Ville de Brossard

Michel Lanctôt

Conseiller de la Ville de Longueuil

Jacques Lemire

Conseiller de la Ville de Longueuil

Robert Myles

Conseiller de la Ville de Longueuil

Jacques E. Poitras

Conseiller de la Ville de Longueuil

Jérôme Savaria-Carrière

Représentant des usagers
du transport en commun

Comité de direction

Au 31 décembre 2020

Michel Veilleux

Directeur général

Sylvain Gonthier

Directeur principal
Opérations

Nicolas Tanguay

Directeur principal,
Planification et
développement du transport
et de la mobilité

Martine Alie

Directrice
Ressources humaines

Lucie Frenière

Directrice
Communications et
affaires publiques

Dominique Authier

Directrice,
Transport adapté
et taxi collectif

Natacha Bouvier

Directrice Technologies
de l'information et
systèmes de transport
intelligents

Carole Cousineau

Directrice
Affaires juridiques et
secrétaire corporative

Pascale Denis

Directrice
Finances et trésorière

Pascal Houle

Directeur
Entretien et Ingénierie

Martin Lavoie

Directeur
Exploitation

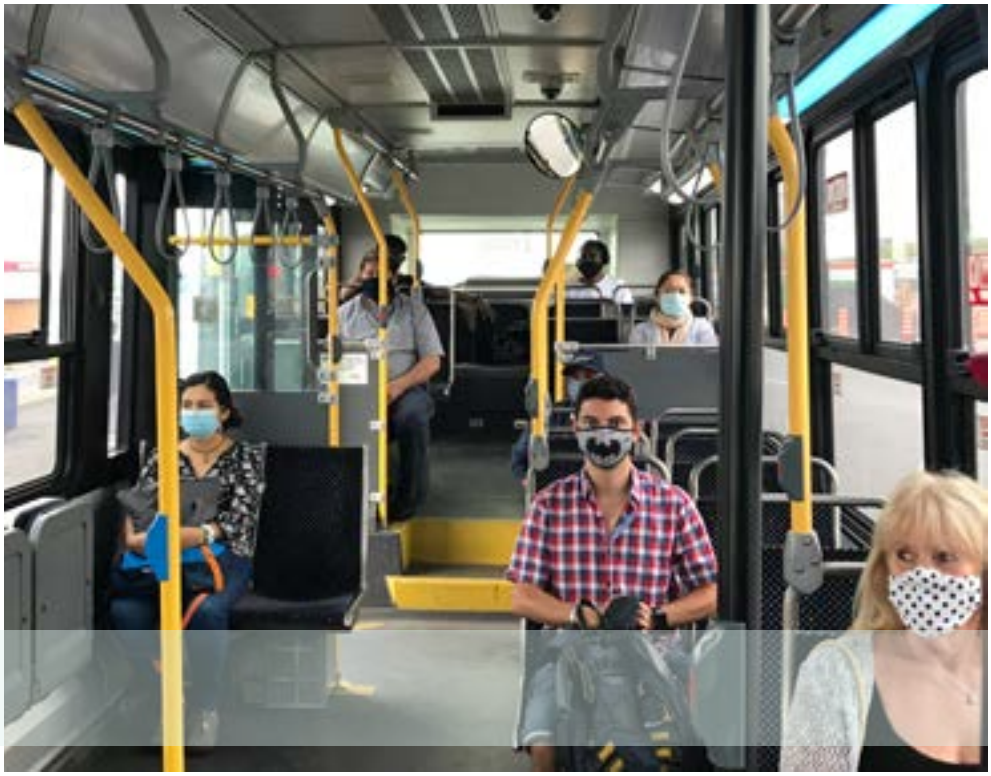
Benoit Allaire

Directeur,
Projets majeurs en
infrastructures de bâtiments

Daniel Sauvé

Directeur Bâtiments
et actifs métropolitains

Les services du RTL



Transport régulier : une année marquée par la pandémie

L'année 2020 se démarque de toutes les autres dans le domaine du transport en commun. En effet, la pandémie de COVID-19 et ses différentes répercussions, entre autres le confinement, l'implantation massive du télétravail, l'école à distance et la fermeture des services non essentiels, ont amené la population à diminuer considérablement ses déplacements. Ce faisant, l'utilisation du transport en commun a connu une baisse marquée. Néanmoins, les équipes ont finalisé plusieurs projets d'amélioration du service, notamment la mise en place d'une voie réservée sur le boulevard Cousineau, l'implantation de l'accessibilité sur deux nouvelles lignes et l'ajout de nouveaux autobus électriques et hybrides (voir les détails à la page 22).

Baisse d'achalandage, mais amélioration des indicateurs de performance

L'achalandage du transport régulier du RTL a diminué pour la première fois en cinq ans. Ainsi, il affiche une baisse de 54 %, alors qu'il était en hausse de 1,8 % en 2019. Au départ, l'année s'annonçait toutefois très bonne, avec un achalandage en hausse de 3,8 % en janvier et de 3,2 % en février. C'est à compter du 13 mars que le renversement s'est produit, avec la fermeture des écoles et des services non essentiels.

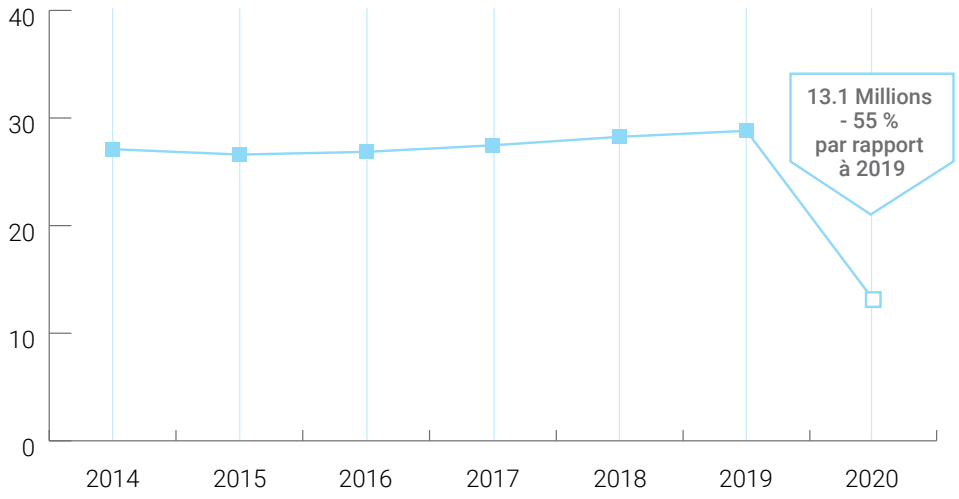
Dans la foulée de l'implantation des consignes sanitaires, nous avons dû modifier notre méthode de calcul de l'achalandage. En effet, les clients ayant dû monter à bord par la porte arrière des autobus dès le 17 mars, la validation des titres est devenue impossible. Nous avons donc utilisé des compteurs de passagers pour mesurer l'achalandage.

FLUCTUATION DE L'ACHALANDAGE

L'achalandage a également diminué pour l'utilisation de notre service de taxis réguliers, passant de 273 795 déplacements en 2019 à 115 557 en 2020.

ACHALANDAGE ÉLECTRONIQUE

(million de déplacements)



OFFRE DE SERVICE

	Heures annuelles	Kilomètres annuels
Lignes régulières	776 317	16 775 185
Lignes scolaires intégrées	23 365	430 493
Taxis collectifs	32 708	795 689
Ligne métropolitaine	36 740	982 304
Total	869 130	18 983 671

En dépit du contexte particulier, certains indicateurs de performance s'avèrent positifs. C'est le cas par exemple du taux de ponctualité du service et du taux de disponibilité des véhicules qui affichent tous deux des améliorations par rapport à 2019.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

	2020	2019
Taux de ponctualité du service	86,0 %	84,2 %
Taux de disponibilité des véhicules	99,7 %	99,3 %
Service commercial (heures)	602 337	724 576
Plaintes clients par 100 000 déplacements	11,0	10,6

Ajustements de service

En raison de la pandémie, le RTL a dû ajuster ses services au cours de l'année. Il a ainsi procédé à des diminutions de service sur son territoire, tout en maintenant le maximum de service sur les lignes desservant les secteurs industriels, hospitaliers, commerciaux et scolaires ainsi que ceux comptant une clientèle plus vulnérable. L'offre de service a évolué en fonction des règles sanitaires, de la reprise des activités et de l'achalandage. Ce dernier a été grandement affecté sur les lignes vers le centre-ville de Montréal, mais moins à l'intérieur de l'agglomération. L'offre de service est ainsi passée d'environ 54 % pendant le confinement complet d'avril à 85 % en août, alors qu'un retour des effectifs dans les bureaux du centre-ville de Montréal était permis jusqu'à un taux d'occupation de 25 %.

Pendant la pandémie, le RTL a donc orienté ses efforts vers un niveau de service adéquat, en exerçant un suivi rigoureux et en apportant des ajustements à la pièce en fonction de cinq axes : le secteur commercial, le secteur hospitalier, le secteur industriel, la clientèle à faible revenu et le transport scolaire intégré. Des améliorations sur le réseau ont donc été implantées afin d'optimiser le service offert aux clients :

- Ajout de départs afin d'accroître la fréquence de service sur les lignes 3, 5, 14, 19, 21, 55, 73, 84, 123, 125, 142, 170 et 180 ;
- Ajout dans l'horaire de la ligne 299 vers la station de ski Saint-Bruno ;
- Ajustement des temps de parcours pour améliorer la ponctualité du service sur les lignes 3, 6, 14, 19, 25, 29, 44, 76 et 161 ;
- Signature d'une nouvelle entente et de deux renouvellements avec des centres de services scolaires, portant la clientèle du transport scolaire à quelque 6 400 élèves.

Transport adapté : des ajustements requis par la situation

À l'instar de tous les services de transport en commun, et plus particulièrement en raison de la vulnérabilité de plusieurs de ses clientèles, le service de transport adapté du RTL a été touché par les répercussions de la pandémie de COVID-19 au cours de l'année 2020. Ainsi, l'achalandage a connu une baisse marquée par rapport à 2019. Malgré les contraintes imposées par la situation sanitaire, le service affiche tout de même de bons indicateurs de performance. L'équipe a aussi mené à terme certains projets qui contribuent à optimiser la qualité du service.

De bons indicateurs de performance compte tenu du contexte

Alors que l'année 2020 s'annonçait prometteuse avec une hausse de l'achalandage de 8 % au cours des deux premiers mois, l'arrivée de la pandémie a complètement renversé la situation. Ainsi, l'achalandage annuel affiche une baisse de 53,5 % par rapport à 2019.

Nos indicateurs de performance demeurent néanmoins positifs. Par exemple, le centre de réservation affiche l'un des meilleurs taux de réponse jamais enregistrés, à 91,4 %. Les plaintes de la clientèle ont également chuté de façon notable, même en tenant compte de la baisse d'achalandage, pour atteindre 10 plaintes par 10 000 déplacements.

ACHALANDAGE

	2020	2019
Déplacements en minibus	46 110	69 348
Déplacements en taxi adapté	29 512	68 226
Déplacements en taxi régulier	115 557	273 795
Total	191 179	411 369

INDICATEURS DE PERFORMANCE

	2020	2019	Variation
Heures de service par minibus	25 292	30 501	-17 %
Nombre de minibus en période de pointe	10	10	Statu quo
Nombre de taxis disponibles en période de pointe	150 (estimation)	332	-54,8 %

VOYAGEZ VERT - AUTOBUS HYBRIDE

Mesures pour maintenir l'admissibilité du réseau au transport adapté

En début d'année, nous avons mis en place les ressources et les outils technologiques pour que le comité d'admissibilité puisse se réunir à distance pour traiter les demandes provenant des nouveaux clients. Ainsi, le comité a pu poursuivre ses activités pendant la pandémie et continuer d'évaluer les demandes de nouveaux utilisateurs, afin de s'assurer qu'ils répondent aux critères de la poli-

Numérisation des dossiers clients

Grâce aux travaux réalisés en 2020, plus de 30 % des dossiers clients (soit 2 000 dossiers) sont aujourd'hui numérisés dans le respect des règles d'archivage et de protection des données personnelles. Cette avancée permet de répondre plus rapidement aux clients, aux familles et aux intervenants, le tout maintenant en ligne. Elle contribue aussi à la vision du RTL en matière de développement durable en diminuant l'utilisation du papier.

La Vision du transport en commun 2025

Vision transport en commun 2025

L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL
en mouvement

1

Un nouvel outil de communication pour les clients

En août 2020, l'équipe du Transport adapté, en collaboration avec celle des Communications et affaires publiques, a lancé un nouvel outil d'information pour les utilisateurs du transport adapté. L'info-client, envoyé trois fois par année et offert en version imprimée et numérique, présente les actualités et les mesures touchant cette clientèle.

Création d'une direction du transport adapté et du taxi collectif

Au cours de l'année, le RTL a créé une direction à part entière pour le transport la pandémie de COVID-19.

Le transport adapté du RTL fête ses 40 ans

L'année 2020 a marqué un jalon pour le service de transport adapté du RTL, alors que celui-ci a amorcé sa 40e année d'existence. Depuis sa création en 1981, ce service a connu un développement continu. À son lancement, il comptait trois minibus et trois automobiles. Aujourd'hui, il dispose de 15 minibus et 350 voitures et camionnettes taxis qui sont nécessaires pour assurer le service.

Le RTL offre aujourd'hui un service de transport adapté à près de 5 400 personnes qui ont une limitation fonctionnelle. Toujours en croissance, le service avait franchi la barre des 400 000 déplacements annuels en taxi, en fourgonnette et en minibus en 2019. Même s'il a affiché une baisse de fréquentation en 2020 en raison de la pandémie, le service a continué de répondre à la demande grâce à la mise en place de nouveaux protocoles. Enfin, la clientèle a continué d'être desservie grâce à un appui des CISSS de la région pour certains déplacements de clients.

2

En 2018, les cinq villes de l'agglomération de Longueuil ont adopté une vision concertée et durable du transport en commun qui vise notamment à accroître son utilisation en proposant un service plus efficace et plus rapide. D'ailleurs, le RTL contribue activement à l'avancement de cette vision partagée du transport en commun qui propose des projets structurants ayant pour but d'offrir des services adaptés à la réalité des citoyens et des entreprises.

3

Les éléments de la vision et les avancées en 2020

4

Faire du REM un succès

Optimiser l'accès aux nouvelles stations en déployant des voies réservées multimodes et des services de transport en commun pour s'y rendre.

- Suite aux consultations publiques tenues en 2019, une analyse des besoins exprimés a été complétée afin de créer des scénarios de trajets révisés qui répondent aux attentes.
- En 2021, une deuxième phase de consultations permettra de proposer ceux-ci à la population.

Les réalisations de l'année

Prolongement de la ligne jaune et implantation d'un tramway sur le boulevard Taschereau

Faciliter les déplacements à l'est de l'agglomération grâce au prolongement de la ligne jaune du métro et relier l'est et l'ouest par un tramway à fréquence élevée qui s'intégrera aux réseaux du REM et du métro.

- Le bureau de projet a réalisé des études au sujet de ce projet tout au long de l'année 2020.
- En octobre, le gouvernement du Québec a décidé de mandater CDPQ Infra pour mener le projet à terme.
- Un transfert des études et constats du RTL a été assuré vers CDPQ Infra.

Réseau rapide d'agglomération et corridors express

Améliorer la fluidité des transports au sein de l'agglomération et les liens avec la couronne sud grâce à des voies réservées, des feux intelligents et des stationnements incitatifs.

- Le RTL a terminé les travaux au stationnement incitatif De Mortagne (voir la page 22 pour les détails).
- Le RTL a terminé les voies réservées Cousineau (voir la page 22 pour les détails), De Mortagne, Grande-Allée et Du Quartier Nord.
- Le RTL a pris les engagements suivants :
  - Voie réservée sur l'A-30 (projet du ministère des Transports du Québec – en fonction de l'arrivée du REM) ;
  - Voie réservée sur l'A-20 et la route 132 (projet du ministère des Transports du Québec – en prévision des travaux du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine) ;
  - Prolongement de la voie réservée sur Grande-Allée ;
  - Prolongement de la voie réservée sur Du Quartier et De Rome (secteur station Brossard).

Électrification

Amorcer l'électrification du parc de véhicules avec des autobus à propulsion 100 % électrique et doter nos garages d'équipement de recharge.

- Le RTL a commencé des tests pour cinq midibus électriques de 30 pieds.
- Le RTL a lancé un appel d'offres pour l'acquisition de cinq autobus électriques de 40 pieds, avec une option pour cinq autres (voir la page 22 pour les détails).
- Le RTL a élaboré un plan de reconstruction et un plan d'adaptation de nos bâtiments pour la recharge et l'entretien de ces autobus.

Un réseau moderne, rapide et accessible

L'année 2020 a réservé de nombreux défis aux équipes du RTL qui ont dû apporter des ajustements à l'offre de service, à l'ensemble du parc d'autobus et aux installations du réseau pour s'assurer du respect des plus hauts standards en matière sanitaire. Malgré tout, le bilan de l'année se traduit par de nombreuses réalisations et avancées qui contribueront à bonifier l'expérience clientèle et à moderniser le réseau de transport en commun de l'agglomération de Longueuil.

Une voie réservée déployée sur le boulevard Cousineau

Après plusieurs années d'efforts soutenus, nous avons mis en service une voie réservée sur le boulevard Cousineau, à Longueuil, le 1er octobre 2020. Il s'agit d'un pas de plus dans la mise en place du Réseau rapide d'agglomération, un des projets phares de la Vision 2025 de l'agglomération de Longueuil.

La nouvelle voie réservée, dans laquelle la Ville de Longueuil a investi 217 500 $, était attendue depuis de nombreuses années par la clientèle et les citoyens du secteur. Elle parcourt le boulevard Cousineau vers le nord, entre la rue Perras et l'échangeur de la route 116. Il s'agit d'un secteur stratégique et en plein essor de l'agglomération de Longueuil, avec la présence de l'aéroport, de la gare de Saint-Hubert et de l'usine Molson.

En moyenne, quelque 13 000 clients utilisent chaque jour les lignes 8, 28 et 88 et sont affectés par la congestion automobile fréquente dans ce secteur. La fluidité du service du RTL s'en trouvait perturbée, créant des retards pour la clientèle. Grâce à cette nouvelle voie réservée, qui s'ajoute aux voies de circulation existantes, nos trois trajets d'autobus qui empruntent cet axe routier sont moins affectés par la circulation.

Des mesures pour assurer la mise en activité des nouveaux terminus du REM

Dans la foulée de la mise en service prochaine de l'antenne Rive-Sud du REM, qui reliera la région au centre-ville de Montréal, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a délégué au RTL la gestion future des terminus Brossard et Panama.

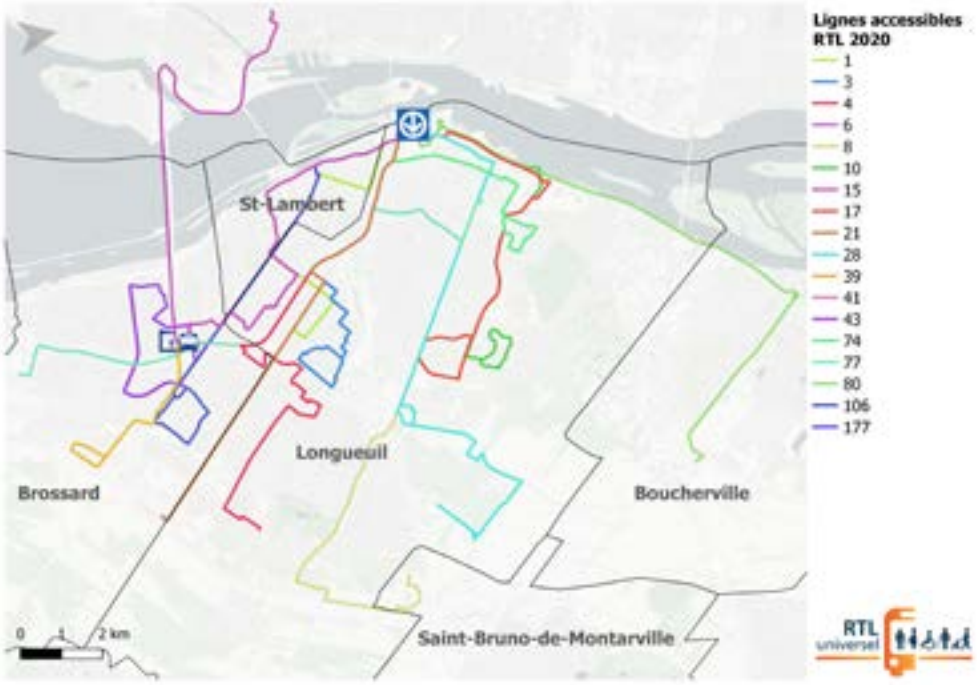
Entre-temps, nous travaillons de concert avec l'ARTM, les sociétés de transport, CDPQ Infra et ses partenaires afin d'offrir des installations de transport en commun qui répondront aux besoins des clients des terminus Brossard et Panama

Aménagement d'un emplacement temporaire pour le terminus Panama

Afin de permettre la construction du futur terminus Panama, l'équipe du REM a aménagé un emplacement temporaire pour les clients de ce terminus. En service depuis le 8 juin 2020, il compte 17 quais pour autobus et plus de 600 places de stationnement, ainsi que des locaux pour les chauffeurs, les agents de sécurité et les superviseurs.

Pour le RTL, l'objectif consistait à réaliser une transition harmonieuse pour les clients. Pour ce faire, nous avons travaillé en étroite collaboration avec tous les partenaires internes et externes afin d'assurer la continuité des services. Nous avons également déployé plusieurs actions concrètes :

- Ajustement des trajets du réseau en fonction des différentes phases de déploiement du REM, afin de bien desservir notre clientèle tout au long du projet ;
- Campagne de sensibilisation et d'information auprès des clients ;
- Formations pour les agents de sûreté et le service à la clientèle ;



- Tests avec autobus en collaboration avec le syndicat des chauffeurs ;
- Kiosque d'information pour les chauffeurs ;
- Kiosque de renseignements pour les clients durant plusieurs jours après la mise en service.

L'expérience clientèle s'améliore grâce à de nouveaux abribus et des supports à vélos

Nous avons remplacé 42 abribus sur le territoire du RTL au cours de l'année.

Boucherville : 10

Brossard : 7

Longueuil : 18

Saint-Bruno-de-Montarville : 3

Saint-Lambert : 4

Ces nouvelles installations permettent d'offrir des lieux d'attente sécuritaires et accessibles, tout en rehaussant la qualité du mobilier urbain. Nous avons déployé ces nouveaux abribus dans les cinq villes de l'agglomération.

Cette amélioration de l'expérience clientèle s'inscrit dans le cadre du plan de gestion des abribus, qui prévoit le remplacement de 98 abris au cours des années 2019, 2020 et 2021. Le projet est possible grâce au financement du gouvernement du Canada, par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE), et du gouvernement du Québec, par le biais des revenus du droit d'immatriculation additionnel pour les véhicules de forte cylindrée et du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

Par ailleurs, afin de renforcer l'intermodalité à certains points d'accès du réseau, nous avons développé un nouveau concept de supports à vélo abrités, en collaboration avec l'ARTM et les sociétés de transport de la région métropolitaine de Montréal. Après un mandat de design terminé à l'été 2020, trois concepts ont été proposés, chacun étant unique et adapté à l'endroit où il est installé. Des sites d'implantation sur le territoire ont été identifiés, en collaboration avec les Villes. Le projet pilote sera déployé au cours de 2021. L'objectif consiste à encourager les clients à utiliser le vélo comme moyen d'accès au transport en commun.

Stationnement incitatif De Mortagne : fin de la phase I

Réaménagé depuis la fin de 2019, ce stationnement de Boucherville offre 126 espaces de stationnement et des supports à vélo aux clients des lignes 61, 161, 185
et T92. Au cours de l'année 2020, le RTL y a réalisé l'aménagement paysager qui comprend une ceinture verte de 40 arbres et 5 000 m^2 de gazon ainsi que les travaux électriques. Ce faisant, il a achevé les travaux de la phase I de ce projet écoresponsable.

En outre, en prévision des travaux du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, l'offre de service y sera bonifiée grâce à l'ajout d'une nouvelle ligne d'autobus, de services de taxi collectif et de nouvelles lignes d'exo. La phase 2 du stationnement est en phase planification par le ministère des Transports du Québec, dans le cadre des mesures de mitigation des travaux

au pont-tunnel.

Deux nouvelles lignes s'ajoutent à l'offre de transport accessible

En 2020, deux nouvelles lignes accessibles, soit les lignes 15 et 8 ont été déployées.

Ainsi, en janvier 2020, la ligne 15 est devenue la première ligne accessible à relier la Rive-Sud au terminus Centre-ville à Montréal. Celle-ci dessert les villes de Longueuil, de Saint-Lambert et de Brossard. Nous avons aussi préparé la mise en accessibilité de la ligne 8 et effectué des tests avec les représentants du milieu. Cette ligne sera la première accessible sur le territoire de Saint-Bruno-de-Montarville. Elle relie le terminus Longueuil aux Promenades St-Bruno. Elle traverse également des artères commerciales névralgiques, comme le chemin de Chambly, le boulevard Cousineau et la rue Saint-Charles, et dessert de nombreux services et établissements scolaires.

L'offre de service du RTL compte aujourd'hui 18 lignes universellement accessibles à sa clientèle.

RTL universel

Plan de développement en accessibilité universelle

En lien avec la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (RLRQ, c. E-20.1), le RTL a commencé la révision de son plan de développement en accessibilité universelle en 2020. En accord avec la vision 2025 de l'agglomération, le plan vise l'amélioration de l'accessibilité du transport en commun pour les personnes à mobilité réduite. Il contient un ensemble d'actions à mettre en œuvre impliquant l'ensemble des directions du RTL.

Afin de respecter les besoins du milieu et de nous harmoniser aux plans d'action des villes en matière d'accessibilité universelle, nous avons tenu des consultations en décembre 2020 avec les représentants du milieu communautaire et des villes du territoire. Les travaux se poursuivront en vue d'un dépôt à l'été 2021.

Le parc d'autobus se modernise dans le respect de l'environnement

Au cours de l'année, les tests des cinq petits autobus électriques de 30 pieds offrant 20 places assises ont été amorcés. Ces midibus ont fait l'objet d'essais routiers afin de permettre aux chauffeurs de se familiariser avec la conduite de ces véhicules à propulsion 100 % électrique et d'analyser leur autonomie et leur performance dans diverses conditions climatiques, de charge et de circulation. Pour nous préparer à prendre le virage de l'électrification des transports, un appel d'offres a été lancé pour acquérir cinq autobus électriques de 40 pieds, soit de même longueur que ceux sur la route à l'heure actuelle. Une option d'achat sur cinq autres autobus a également été

prise. Cette acquisition, rendue possible grâce au financement à 95 % du gouvernement du Québec, nous permettra de nous familiariser avec la technologie des autobus électriques avant le début de l'électrification complète des parcs d'autobus urbains à compter de 2025. Ces nouveaux véhicules respecteront l'accessibilité universelle. Par ailleurs, le contenu canadien atteindra au moins 25 % et l'assemblage final sera effectué au Canada.

De plus, nous avons procédé à la mise en service de 32 nouveaux autobus hybrides. Ceux-ci sont dotés de sièges modernes en polymère, d'une fenestration offrant une meilleure visibilité et d'un système de climatisation et de chauffage auxiliaire 100 % électrique. Grâce à cet ajout, notre parc compte maintenant plus de 38 % d'autobus hybrides.

de radiocommunication

Le RTL a octroyé un contrat pour la mise en place d'un nouveau système de radiocommunication numérique. Ce projet vise à remplacer la solution actuelle pour augmenter les capacités et les performances du système de radiocommunication. Système critique pour

Atelier de formation d'employés de l'Entretien à la technique du 5S.

Près de 6 400 étudiants du secondaire voyagent maintenant avec le RTL

Au cours de l'année 2020, nous avons accru les services de transport scolaire du RTL. Ainsi, la signature d'une nouvelle entente avec le Centre de services scolaire des Patriotes et le renouvellement des ententes avec les Centres de services scolaires Marie-Victorin et Riverside ont permis d'ajouter quelque 2 000 élèves à la clientèle scolaire transportée qui totalise maintenant près de 6 400 élèves, soit une hausse de près de 47 % par rapport à la rentrée scolaire 2019-2020. Nous avons ajouté onze nouvelles lignes scolaires intégrées à notre réseau pour la rentrée scolaire de 2020-2021.

Un nouveau système

le réseau, la radiocommunication permet d'assurer les communications entre les chauffeurs et les superviseurs et de signaler des urgences à bord. Le nouveau système offrira une meilleure couverture améliorant la clarté des communications, une plus grande capacité, de nouvelles fonctionnalités et une infrastructure technologique plus accessible et robuste. La fin du projet est prévue en 2021.

De nombreuses améliorations apportées à nos installations

Grâce à l'engagement des employés du RTL, tant au chapitre de la préparation des plans et devis que de la réalisation des projets, l'amélioration des installations s'est poursuivie en 2020. Ainsi, malgré les défis supplémentaires engendrés par la pandémie, les équipes ont réalisé plusieurs travaux au cours de l'année.

Remplacement des vérins hydrauliques au centre d'exploitation de Saint-Hubert

Nos équipes ont remplacé 20 vérins hydrauliques encastrés dans les fosses de travail au garage 1. Ces vérins, arrivés en fin de vie utile, permettent de soulever les autobus afin d'y effectuer des tâches d'inspection, de maintenance et de nettoyage. Le défi de ce projet réside dans l'exécution des travaux sans nuire à la continuité des activités d'entretien sur l'ensemble des baies de travail. Nous avons donc établi une séquence de réalisation permettant de libérer chaque baie de travail après une semaine. Le projet se poursuivra jusqu'en juin 2021. À terme, il permettra d'améliorer les conditions de travail des mécaniciens et de prolonger la vie des ateliers de travail de ce bâtiment.

Aménagement des baies du garage de Longueuil selon la technique des 5S

En 2020, nous avons continué d'optimiser l'organisation du travail dans les baies du garage de Longueuil, grâce à la méthode 5S. Même si la pandémie a ralenti les travaux, nous avons pratiquement terminé le réaménagement d'une baie de réparation de freins, d'une baie pour les inspections de la SAAQ et des baies de graissage.

Technique japonaise d'amélioration continue, le 5S s'appuie sur cinq principes : ranger (Seiri), mettre en ordre (Seiton), nettoyer (Seiso), soigner (Seiketsu) et respecter les procédures (Shitsuke). Implantée secteur par secteur à l'entretien, elle vise à optimiser les conditions et le temps de travail ainsi qu'à prévenir l'encombrement et les accidents.

Grâce à cette démarche, certains outils, pièces et fournitures sont maintenant disponibles en libre-service, ce qui évite les attentes aux magasins de stockage. Le succès de cette implantation repose sur l'excellente collaboration entre l'équipe de l'Entretien et de l'ingénierie et celle des Bâtiments et actifs métropolitains. En effet, l'employeur et les employés ont travaillé de façon concertée pour s'imprégner de l'approche grâce à des ateliers de formation, puis pour l'implanter et la mettre en pratique de façon concrète. De nombreuses ressources participent à ce projet et se rencontrent sur une base régulière pour en assurer le suivi.

Autres projets de mise à niveau

Plusieurs autres projets tirent à leur fin au centre d'exploitation de Saint-Hubert, notamment :

- La mise aux normes des systèmes de protection contre les incendies ;
- La mise à niveau des entrées électriques et de la distribution à haute et basse tensions ;
- L'ajout d'une génératrice de 750 kW pour accroître l'autonomie en cas de panne d'électricité ;
- Le remplacement de tous les systèmes de chauffage à l'eau par des systèmes au gaz (dans le garage) et à l'électricité (dans les bureaux).

Les appels d'offres pour d'autres projets qui devraient démarrer au début 2021 ont été lancés.

Un réseau sécuritaire

La sécurité est au centre des préoccupations du RTL. En effet, nous avons à cœur d'offrir un service et des installations sécuritaires à nos clients ainsi qu'un environnement de travail agréable et sain à l'ensemble de notre personnel. En 2020, nous avons accordé une importance encore plus accrue à cette priorité, en raison de la pandémie. Nous

avons donc suivi les recommandations de la santé publique à la lettre, ce qui nous a permis d'éviter les éclosions de COVID-19 dans nos véhicules et nos installations. Par ailleurs, notre dossier en matière de sécurité routière s'est de nouveau amélioré, grâce aux différentes mesures mises en place ces dernières années et à la rigueur de nos chauffeurs.

Le bilan routier continue de s'améliorer

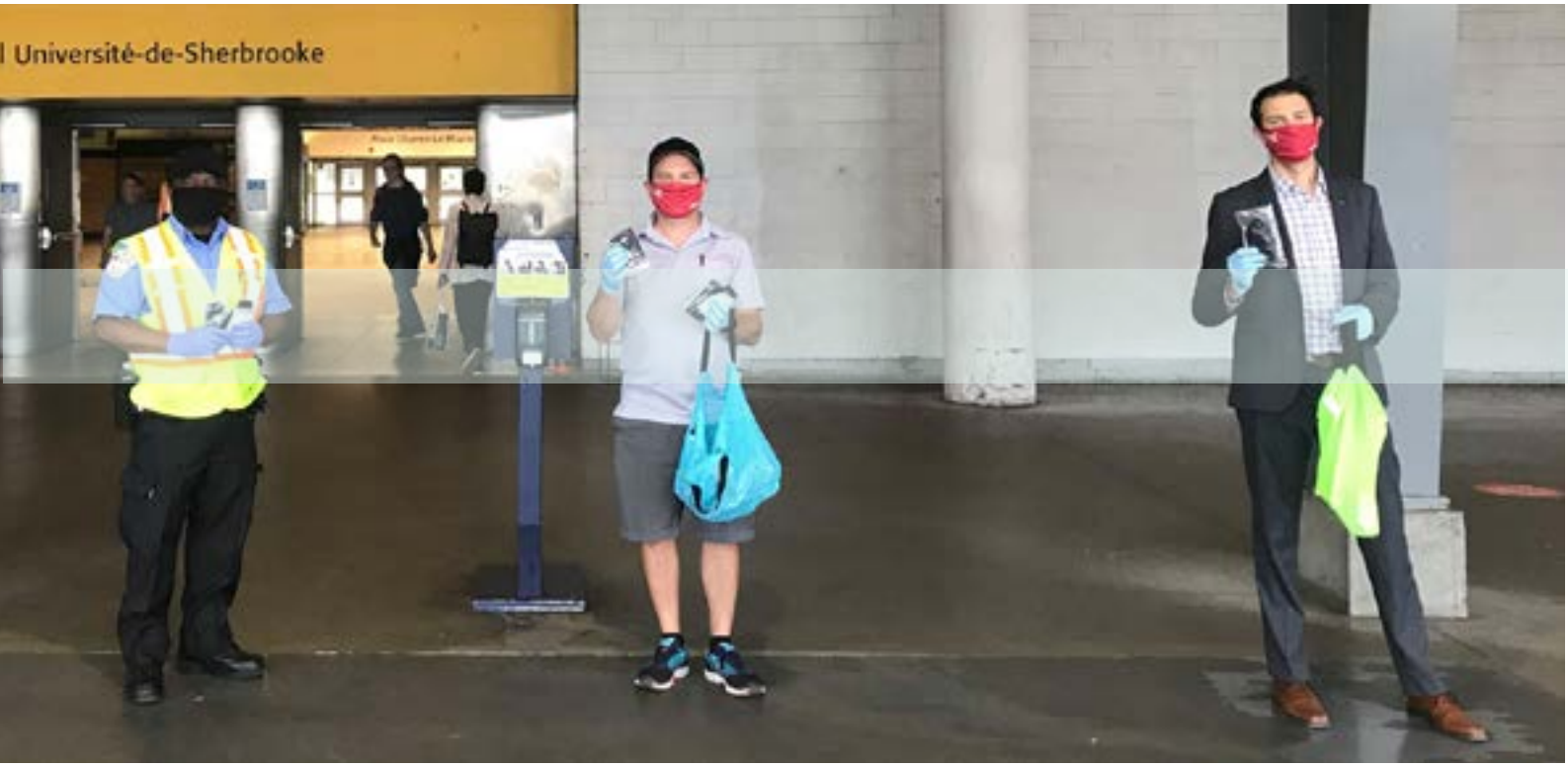
En tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds, le RTL met tout en œuvre pour transporter sa clientèle de façon sécuritaire et confortable, tout en assurant la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes sur la route. Au cours des dernières années, cette préoccupation s'est traduite notamment par un resserrement des conditions d'embauche des nouveaux chauffeurs et une optimisation de la formation qui leur est offerte. Or, les résultats sont éloquents ; ceux-ci affichent une performance supérieure en matière de conduite, avec l'un des meilleurs ratios d'accident par chauffeur. Le taux d'accident par million de kilomètres parcourus affiche une chute spectaculaire de 43,5%, et se situe désormais à 13,60, contre 24,09 en 2019.

Tous les chauffeurs ont également été sensibilisés au respect du Code de la sécurité routière (CSR) grâce à des campagnes de communication internes. L'équipe de supervision du réseau a accru ses audits liés au respect du CSR et des normes et techniques de conduite enseignées dans les différentes formations.

En 2020, ces différents efforts ont porté fruit. Ainsi, l'ensemble des chauffeurs a reçu un total de 6 constats, alors que la moyenne se situait autour de 15 par année avant 2019. Les accidents qui affectent notre registre de propriétaire et exploitant et pour lesquels un rapport de police a été fait sont aussi en baisse de plus de 52 % par rapport à l'année 2019. Grâce à cela, le RTL affiche aujourd'hui son meilleur Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (PECVL) des dix dernières années.

Nos chauffeurs reconnus par le Programme d'excellence de la SAAQ

De nouveau en 2020, les chauffeurs du RTL se sont démarqués dans le cadre du Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) qui vise à reconnaître le comportement exemplaire sur la route en matière de sécurité. Ainsi, 31 chauffeurs ont reçu une distinction dans la catégorie Or qui requiert au moins 5 ans d'expérience avec un bon dossier de conduite selon les standards de la SAAQ et 6 autres se sont distingués dans la catégorie Argent, qui exige un minimum de 2 ans de service selon les mêmes standards.



COVID-19 : des mesures rigoureuses implantées pour assurer la sécurité du personnel et des clients

Installation de parois protectrices dans les autobus

Dans le but de protéger les chauffeurs du RTL et suivant les recommandations du guide des normes sanitaires en milieu de travail de la CNESST, les employés de l'entretien ont installé des parois protectrices dans 425 autobus du réseau. Une vingtaine de personnes ont participé à ce projet qui s'est ajouté aux nombreuses autres mesures mises en place dans la foulée de la pandémie. La perception et l'embarquement ont de nouveau pu se faire par la porte avant à compter du 1er août, les clients ayant dû monter à bord par la porte arrière des autobus dès le 17 mars.

Déploiement de mesures sanitaires au terminus Longueuil

Dès le début de la pandémie, nous avons dû adapter rapidement le terminus Longueuil pour répondre aux exigences des autorités de la santé publique. Plusieurs initiatives ont été mises de l'avant, comme l'installation de distributeurs de produit désinfectant pour nos clients, la restriction de l'accès au mobilier urbain, le marquage au sol et l'installation d'affiches rappelant les consignes sanitaires. Nous avons aussi adopté un nouveau programme de nettoyage afin de nous assurer que le terminus demeure un endroit sécuritaire pour tous.

Distribution de couvre-visages

Les employés, les syndicats et les membres du conseil d'administration ont participé à 16 séances de distribution de couvre-visages sur plusieurs sites gérés par le RTL (terminus Longueuil, terminus Panama et stationnement Chevrier). Les superviseurs, agents du Centre de relation et d'information clientèle ou des collaborateurs en ont également distribué aux clients à des arrêts achalandés du réseau, à des chauffeurs du transport adapté, lors de l'achat de titres de transport dans 11 points de vente situés dans différents secteurs de l'agglomération ainsi qu'à la billetterie du terminus Longueuil. Au total, nous avons distribué 88 000 masques à nos clients.

Enfin, nous avons tenu un kiosque d'information dans quatre centres commerciaux de l'agglomération (Quartier DIX30, Place Longueuil, Mail Champlain et Promenades St-Bruno) pour répondre aux questions de notre clientèle et promouvoir la sécurité du service du RTL.

Mesures pour protéger le personnel dans les installations de travail

L'équipe des Bâtiments et actifs métropolitains, celle des Ressources humaines et du Bureau de santé du RTL ont procédé aux ajustements proposés par la CNESST afin de protéger le personnel de la contagion en milieu de travail. Parmi les mesures implantées figurent le nettoyage des salles de pauses et de repas entre chaque usage, des rondes de désinfection des objets à contact fréquent (comme les poignées de porte), l'installation d'écrans de Plexiglas, de stations de lavage de mains, d'affiches et de marquage au sol, ainsi que l'aménagement des salles et locaux communs dans le respect de la distanciation. Toutes ces mesures ont porté fruit puisqu'aucune éclosion n'a été signalée en 2020 sur les lieux de travail. Au 31 décembre 2020, 25 cas de contamination au virus ont été dénombrés sur 1117 employés, soit un faible ratio de 2,2 %.

Un réseau tourné vers sa clientèle

Porte d'entrée unique pour tous les besoins en information des clients sur le service offert par le RTL, le Centre relation et information clientèle (CRIC) est aux premières loges pour informer les clients et évaluer leur satisfaction. Le CRIC a d'ailleurs joué un rôle essentiel à cet égard, notamment en collaborant étroitement avec les services à la clientèle de divers partenaires (ARTM et sociétés de transport) et avec les autres directions du RTL, dans la foulée des efforts visant à faciliter l'utilisation du transport en commun dans le respect des mesures sanitaires.

Une collaboration étroite avec les divers partenaires externes et internes

L'impact de la pandémie a été similaire pour l'ensemble des sociétés de transport. C'est pourquoi la collaboration entre le service à la clientèle de celles-ci s'est établie naturellement. Les équipes ont misé sur la solidarité et cet effort collectif a fait toute la différence. Le CRIC a également collaboré avec les autres directions du RTL pour faciliter l'utilisation du transport en commun en contexte de pandémie. Il a ainsi contribué à la mise en place de certaines initiatives de l'ARTM, dont :

- Le titre d'autobus sans contact ;

- La plateforme de rendez-vous pour le renouvellement des cartes Opus ;
- Les modalités de remboursement des titres et des reports d'abonnements.

Tout au long de la pandémie, des efforts ont ainsi été investis de façon quotidienne afin d'arrimer les mesures mises en place et de s'assurer de leur efficacité auprès de la clientèle. Cela s'est traduit par la création d'une cellule d'urgence et d'un groupe opérationnel, composé notamment des employés du CRIC, des équipes des directions principales Opérations, de la Planification et développement du transport et de la mobilité et du Bureau de santé, qui assurait une vigie et tenait des échanges quotidiens afin de prendre des décisions éclairées pour soutenir notre clientèle.

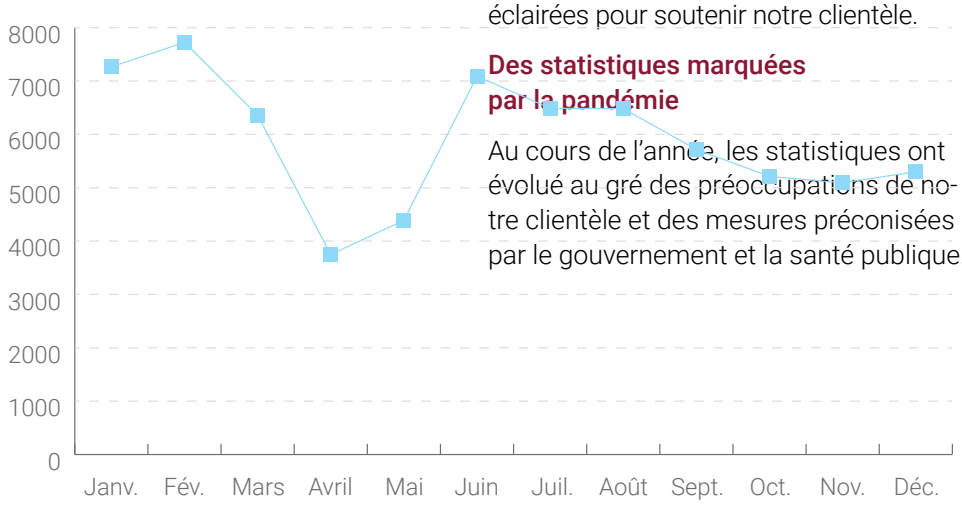
Des statistiques marquées par la pandémie

Au cours de l'année, les statistiques ont évolué au gré des préoccupations de notre clientèle et des mesures préconisées par le gouvernement et la santé publique.

Appels

Avant la pandémie, le CRIC recevait en moyenne 237 appels par jour. Ce niveau a chuté considérablement en avril et mai (-42 %), dans la foulée du confinement et de la première vague, pour ensuite revenir au niveau de début d'année à partir du déconfinement de juin. Une diminution a de nouveau été observée à partir d'octobre, quand l'agglomération de Longueuil est passée au palier rouge.

NOMBRE D'APPELS MENSUELS EN 2020



Plaintes et commentaires

À l'instar des appels, les plaintes ont diminué de moitié (-55 % par rapport à 2019 et 2018). Environ la moitié des commentaires reçus (54 %) étaient liés à la COVID-19, notamment le traitement des titres, l'application des mesures sanitaires (non-respect du port du masque ou de la distanciation par des clients) et les affectations. Les autres commentaires portaient sur les activités courantes. Nous avons également reçu 119 commentaires de félicitations, preuve que la population a valorisé le travail de nos intervenants de première ligne.

Un réseau ancré dans sa communauté et soucieux de l'environnement

Le RTL est profondément ancré dans sa communauté. Cela se traduit par différentes initiatives que nous déployons chaque année, entre autres, des collaborations avec des organismes communautaires. En 2020, nous avons été particulièrement attentifs aux besoins de notre collectivité, en raison du contexte qui a particulièrement affecté les populations vulnérables. De plus, notre rôle d'entreprise responsable se traduit par un engagement envers le développement durable. Nous avons ainsi adopté différents gestes qui visent la préservation de l'environnement et déployé des mesures pour favoriser l'électrification du transport.

Un souci constant d'appuyer la communauté

Pendant la pandémie, nous avons travaillé en étroite collaboration avec la Ville de Longueuil, le Service de police de l'agglomération de Longueuil, la Direction de la santé publique de la Montérégie et les organismes communautaires du territoire afin d'offrir des services essentiels et des services de déplacement vers des lieux d'hébergement pour les personnes en situation d'itinérance. Le travail et la collaboration de divers employés ont ainsi permis de relocaliser plusieurs personnes du terminus Longueuil vers des centres d'hébergement, dans le respect des mesures

sanitaires les plus strictes.

En outre, grâce à une entente avec trois organismes de bienfaisance de la région, soit L'Itinéraire, Certex et le Club Lions de Greenfield Park, des objets perdus à bord de nos autobus et installations ont pu leur être remis. Il s'agit notamment de gants, de mitaines, de foulards et de lunettes de lecture non réclamés. Ces organismes donnent à leur tour une nouvelle vie à ces objets en les remettant à leurs bénéficiaires.

Enfin, nous avons été présents à
d'autres occasions, quand nos concitoyens en avaient besoin. Nous avons aussi déployé un service de navettes pour transporter les utilisateurs de la ligne exo3 Mont-Saint-Hilaire lors du blocus ferroviaire de février.

Des pratiques axées sur le développement durable

Le développement durable est au cœur de l'ADN du RTL. Par la nature même de nos activités, nous contribuons chaque jour à réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce au transport en commun. De plus, nos pratiques misent sur des gestes écologiques qui se traduisent de différentes façons au sein de notre organisation.

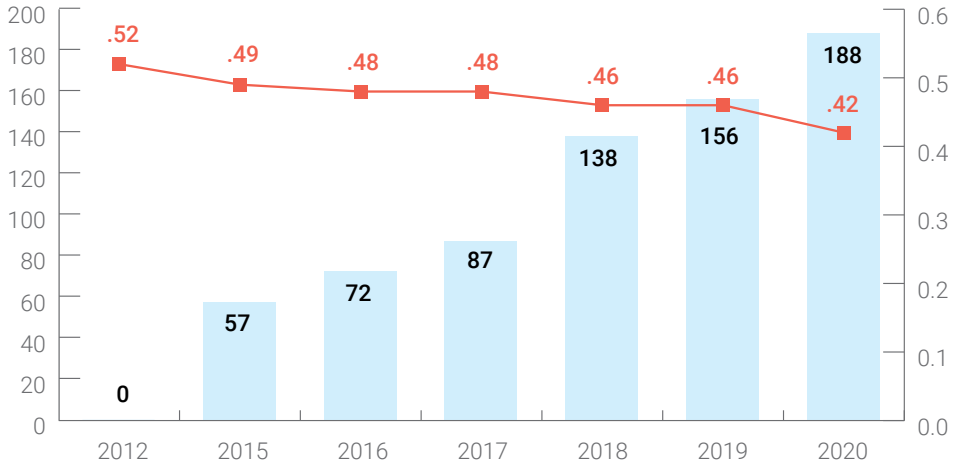
Notre principal apport en matière de développement durable se traduit par la modernisation et l'électrification de notre parc d'autobus. À cet égard, notre objectif consiste à doter l'agglomération d'autobus entièrement électriques et d'installations de recharge et d'entretien d'ici 2025. Plusieurs progrès ont été réalisés en 2020, dont ceux-ci :

- Cinq midibus électriques ont été testés ;
- Un appel d'offres a été déposé pour l'acquisition de cinq autobus électriques de 40 pieds avec une option d'achat de cinq autres autobus électriques ;
- Un plan d'adaptation de nos bâtiments a été élaboré afin d'y intégrer la recharge et l'entretien des autobus électriques.

Nous avons également procédé à la mise en service de 32 nouveaux autobus hybrides au cours de l'année, dont 15 constituent des ajouts au parc de véhicules. Depuis

2015, nous nous sommes ainsi dotés de nombreux autobus hybrides, qui contribuent à réduire notre consommation de carburant par kilomètre parcouru.

AJOUT D'AUTOBUS HYBRIDES ET CONSOMMATION DE CARBURANT ANNÉE DE RÉFÉRENCE : 2012



Nombre d'autobus hybrides – Consommation de carburant par km parcouru (en l/km)

Ajout de bornes de recharge pour automobiles électriques

Afin de répondre au besoin grandissant pour la recharge de véhicules électriques de nos employés et visiteurs, nous avons ajouté six nouvelles bornes de recharge au nouveau stationnement du centre d'exploitation du Vieux-Longueuil, et quatre au stationnement qui jouxte le garage 2 du centre d'exploitation de Saint-Hubert. Ces bornes permettent une recharge complète de deux à quatre heures.

Bornes de recharge par site du RTL :

- 4 au centre administratif du Vieux-Longueuil ;
- 6 au centre d'exploitation du Vieux-Longueuil ;
- 4 au centre d'exploitation de Saint-Hubert.

UTILISATION DES BORNES ÉLECTRIQUES À LA DISPOSITION DES EMPLOYÉS

	Heures d'utilisation	Nombre d'utili
2020	20 268	
2019	9 691	

Amélioration de la gestion des matières résiduelles

En 2020, nous avons amorcé une démarche pour aller plus loin dans la gestion de nos matières résiduelles. Ainsi, nous avons effectué une caractérisation des matières résiduelles générées dans nos installations. Cette analyse nous a permis
d'identifier des pistes d'amélioration qui feront partie d'un plan d'action au cours de l'année 2021.

QUELQUES DONNÉES RELATIVES À NOTRE DÉMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

INITIATIVES	
Consommation de sacs à déchets recyclables par les chauffeurs	
Nombre de batteries de véhicules récupérées et recyclées	
Nombre de pneus recyclés	

Stéphanie Kitembo, fondatrice et professeure chez That's Yoga, présente une série de capsules de yoga incluant des techniques de respiration, de légers étirements, des exercices de relaxation et des méditations guidées pour votre bien-être.

INITIATIVES	2020	2019
Ferraille recyclée	101 456 kg	132 165 kg
Utilisation de savon écologique pour nettoyer les autobus	1 230 litres	1 640 litres
Lavage extérieur	410 litres	390 litres
Lavage intérieur		

sations	Nombre d'utilisateurs
3 588	69
1 781	51

2020	2019
206 000	216 500
540	484
598	952

Un réseau qui place l'humain au cœur de ses préoccupations

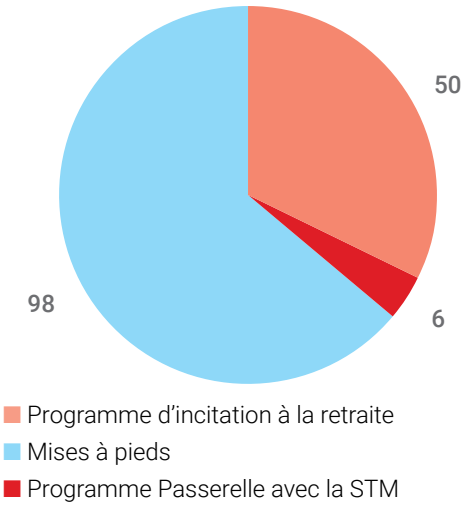
Une pandémie comme celle de la COVID-19 génère des répercussions qui touchent d'abord et avant tout les humains. En effet, au-delà des baisses d'activités et de revenus, des éléments comme la réorganisation du travail, la nécessité d'assurer la sécurité des équipes et le maintien de la santé globale des employés se retrouvent à l'avant-plan des préoccupations. C'est pourquoi la Direction des ressources humaines a redoublé d'efforts en 2020 pour gérer tous ces aspects propres à une crise sanitaire et a établi, notamment, une collaboration assidue avec les autres directions et les syndicats de l'entreprise, ainsi qu'avec la santé publique et la CNESST.

Quand toute l'organisation se met en mode solution

Devant la baisse de revenus et dans la foulée des compressions demandées par l'ARTM, nous avons dû procéder à une optimisation de ressources. Grâce à une collaboration fructueuse établie entre les parties syndicales et la direction, nous avons réussi à mettre en place un programme d'incitation à la retraite visant les chauffeurs et les employés d'entretien. Ainsi 18 personnes de l'entretien et 32 chauffeurs ont choisi de se prévaloir de leur admissibilité à cet égard.

Nous avons également conclu une entente avec la STM qui a permis à 6 de nos chauffeurs qui le souhaitaient d'aller y combler des besoins en matière d'effectifs. Pour les aider dans cette transition, nous avons créé le programme Passerelle qui prévoit un accompagnement pendant une période déterminée. Enfin, nous avons réalisé une analyse des besoins liés à la pandémie du côté de l'entretien, puis offert des réaffectations en conséquence. Grâce à l'ensemble de ces mesures, aucune mise à pied n'a été effectuée au service de l'entretien et nous avons réussi à limiter le nombre total de mises à pied à 98 pour l'ensemble de l'organisation, dont plusieurs étaient des postes temporaires ou contractuels. Toutes les parties impliquées dans le processus ont collaboré et mis leur créativité à profit pour trouver des solutions qui permettraient de réduire les impacts financiers de la COVID-19 tout en minimisant les impacts humains dans nos équipes.

RÉPARTITION DE LA COMPRESSION



Santé, mieux-être et SST : trois aspects fondamentaux de l'année

Au cours de l'année 2020, nous avons consacré de nombreux efforts à la mise en place de mesures additionnelles visant à assurer la santé et le mieux-être de l'ensemble du personnel dans ce contexte particulier. Notre Bureau de santé a ainsi déployé une série d'outils et de protocoles, en collaboration avec les différentes directions de l'entreprise. Parmi celles-ci, on retrouve :

- Une page Web évolutive présentant les diverses informations et protocoles liés à la COVID-19, consultée à plus de 29 000 reprises ;
- 28 bulletins d'information publiés par le Bureau de santé ;
- 14 capsules de yoga offertes en exclusivité à nos employés et à leur famille ;
- 10 ressources et programmes pour aider nos employés à prendre soin de leur santé mentale et celle de leurs proches ;
- Un programme d'entraînement personnel en ligne, à l'intention de nos employés ;
- Des accompagnements scolaires en ligne pour les enfants du primaire durant la fermeture des écoles.

En fait, notre Bureau de santé a repositionné ses services pour les orienter davantage vers les soins et la prévention. Les informations partagées par les employés dans leur profil santé ont notamment été mises à contribution pour identifier les 99 personnes potentiellement vulnérables aux effets de la COVID-19, puis les placer en isolement préventif le temps que des mesures de protection soient mises en place dans nos différentes installations et dans nos

autobus. De plus, chaque personne présentant des signes et symptômes devait communiquer avec le Bureau de santé. Au total, l'équipe a ainsi traité 619 suivis personnalisés auprès d'employés et les demandes de 261 personnes en contact avec la santé publique, dont seulement 25 ont reçu un diagnostic positif. Ces cas ne se sont pas développés en milieu de travail.

Enfin, nous avons déployé la nouvelle plateforme de santé et mieux-être LifeSpeak, offerte à l'ensemble des employés. Celle-ci propose des vidéos, des balados et des fiches-conseils élaborées par des experts de centaines de sujets liés à la santé mentale et au bien-être.

La SST à l'avant-plan

Tout au long de l'année, l'équipe de prévention en matière de santé et sécurité au travail a collaboré avec la CNESST pour développer des protocoles et des procédures propres à la pandémie. Par exemple, nous avons offert des séances d'information sur la façon de porter le masque et de travailler à deux dans un espace fermé en situation pandémique. Nous avons également élaboré un guide d'ergonomie pour le télétravail et contribué au réaménagement des lieux de pauses et de certains milieux de travail, pour les fonctions ne pouvant s'exercer en télétravail. De plus, nous avons revu les équipements de protection individuelle et les produits d'entretien ménager afin que ceux-ci soient adaptés à la situation. Tous les protocoles et procédures mis en place grâce à la collaboration des différentes directions et des divers syndicats ont donné des résultats probants, sans oublier notre collaboration avec la CNESST dans le cadre de l'élaboration des normes requises durant la pandémie dans le transport urbain. Ainsi, aucun cas recensé de COVID-19 a été contracté dans nos autobus et nos autres installations de travail.

Un déploiement accéléré des infrastructures de télétravail

Dès le début de la pandémie, dans la foulée des recommandations des autorités de la santé publique, nous avons organisé les postes compatibles avec le travail à distance afin que les employés concernés puissent exercer leurs fonctions à partir de leur résidence. Pour ce faire, les employés des Technologies de l'information ont créé des accès à distance pour quelque 200 personnes, et ont doté celles-ci des outils technologiques nécessaires à la prestation de leur travail. Cela s'est traduit notamment par la mise en place d'Office 365 pour faciliter les visioconférences et l'accès à l'infonuagique, d'une solution de téléphonie logicielle et d'ordinateurs portables. Les TI se sont assurés de solidifier les infrastructures pour soutenir le trafic accru entre les installations internes et externes, ce qui implique un rehaussement de la sécurité avec la mise à niveau des pare-feu et des antivirus. En très peu de temps, les employés concernés ont donc pu travailler à distance de façon pleinement fonctionnelle.

Une équipe mobilisée plus que jamais

L'année 2020 a su démontrer que la mobilisation des employés du RTL pouvait se concrétiser au quotidien, même quand les habitudes de travail sont bousculées par les circonstances. En effet, les employés, les gestionnaires et les syndicats ont collaboré pour trouver des solutions aux enjeux générés par le contexte. Les gens ont aussi fait preuve d'une grande ouverture à faire les choses autrement. Grâce à ces efforts conjugués, nous avons pu limiter les répercussions de la crise au sein de nos employés.

Parmi les meilleurs employeurs du Canada

En 2020, le RTL s'est une fois de plus classé parmi les meilleurs employeurs du pays selon le magazine Forbes. Il se classe ainsi 8e parmi les 19 entreprises de transport et logistique et 1er des quatre sociétés de transport présentes au classement. Ce classement est défini par le niveau de satisfaction des employés à travers le pays.

L'EFFECTIF DU RTL EN QUELQUES CHIFFRES

Effectif au 31 décembre 2020 (employés réguliers, en poste)

	Nombre	Femmes	Hommes
Cadres	135	33 %	67 %
Employés de bureau	100	62 %	38 %
Chauffeurs	645	23 %	77 %
Employés d'entretien	237	6 %	94 %
TOTAL	**1 117**	**24 %**	**76 %**

- Âge moyen : 45 ans
- Nombre moyen d'années de service : 9,95 ans
- Nombre d'embauches : 88
- Nombre de départs : 22 employés réguliers, 11 employés temporaires
- Nombre de départs à la retraite : 75
- Employés membres de minorités visibles/ethniques : 19 %

Un réseau qui rayonne et se démarque

Dans cette année de pandémie, en plus de devoir appliquer des mesures sanitaires rigoureuses, nous avons affronté un défi de taille : l'inquiétude de notre clientèle au sujet de la propagation potentielle du virus dans les autobus. Dans ce contexte, les employés des Communications et affaires publiques ont réfléchi à différentes façons de promouvoir les mesures sanitaires mises en place ainsi que la sécurité des véhicules et autres installations. L'objectif consistait donc à rassurer le public pour restaurer la confiance envers le transport en commun. Pour ce faire, nous avons intensifié nos communications avec la clientèle.

Notre stratégie de communication interne a également été révisée, en mettant en place un nouvel outil numérique permettant de joindre tout le personnel et de multiplier les communications afin d'être en mesure de rassurer et d'informer adéquatement l'ensemble des employés du RTL.

Analyse financière

Une campagne de valorisation pour renforcer la confiance des clients

Du 21 octobre au 27 décembre 2020, en collaboration avec Québecor, nous avons déployé une campagne de valorisation du transport en commun comprenant des publicités sur les autobus (115) et les abribus (740), des publicités dans des médias numériques ainsi qu'un article d'information dans le journal Le Courrier du Sud. L'objectif de cette campagne consistait à renforcer la confiance de nos clients en mettant de l'avant le savoir-faire du RTL en matière de sécurité.

Une campagne de personas dans le cadre de la révision du réseau

Au cours de l'automne, nous avons lancé des capsules vidéo animées sur les médias sociaux présentant des personnages inspirés de clients et abordant diverses thématiques dans lesquelles les citoyens pouvaient s'identifier aux personas. La campagne de personas visait notamment à démontrer comment le RTL s'adaptera avec l'arrivée du REM, à inviter les clients à participer aux consultations publiques sur la révision du réseau et à rassurer la population sur la sécurité du transport en commun en cette ère de COVID-19.

La campagne de personas comptait dix animations narrées et sous-titrées d'une durée d'environ 30 secondes chacune, diffusées sur Facebook, LinkedIn et Twitter à l'automne. Depuis, les capsules sont disponibles sur YouTube et sur le site Web du RTL.

Qu'est-ce qu'un persona ?

Utilisée en marketing pour évaluer si un produit ou un service répond aux besoins de la clientèle cible, un persona représente un personnage fictif ayant un

profil précis. Dans notre cas, il s'agit d'un client type du RTL, créé à partir de données réelles.

Chaque persona a notamment un prénom, une personnalité, une situation personnelle et familiale et un visage. Il ne s'agit pas d'un client moyen, mais bien de personnalités précises qui utilisent ou pourraient utiliser nos services. L'objectif consiste à faire en sorte que nos clients actuels et potentiels s'identifient dans notre campagne et soient inspirés par certains comportements qui y sont présentés.

Pour établir nos personas, nous avons utilisé différentes données, dont celles provenant d'Environics, de l'ARTM, des consultations publiques tenues en 2019 et de l'enquête Origine Destination 2018.

Rapport de l'auditeur indépendant et de la Vérificatrice générale

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de Réseau de transport de Longueuil (ci-après « la société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2020 et l'état des résultats, l'état de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2020 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (de sa dette nette) et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

Observation – informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que la société inclut dans ses états financiers certaines informations financières établies à des fins fiscales. Ces informations sont présentées dans la note complémentaire 11 – Excédent accumulé, l'Annexe A – État de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales et l'Annexe B – État de l'excédent d'investissement à des fins fiscales. La direction a choisi de présenter ces informations, qui ne sont pas exigées selon les qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public, car elle juge qu'elles sont

Des communications et des campagnes médiatiques qui obtiennent du succès

Au cours de l'année, nous avons utilisé de nombreux outils pour multiplier nos communications régulières avec les clients du réseau. Ce fut le cas, par exemple, quand nous avons décidé de réduire nos services pour répondre aux cibles de l'ARTM. Des campagnes d'information ont été lancées pour rappeler aux clients que les normes sanitaires les plus rigoureuses étaient appliquées dans nos autobus et nos installations, afin d'assurer leur sécurité et celle de nos employés. Nous avons notamment tiré profit des réseaux sociaux pour entretenir le dialogue avec notre clientèle.

Communications au cours de l'année

- 38 communiqués de presse ;
- 32 avis à la clientèle ;
- 30 entrevues (médias locaux et nationaux) ;
- Près de 120 demandes médias ;
- 290 mentions dans les médias.

MÉDIAS SOCIAUX

	Nbre d
Facebook	
Twitter (compte)	

nécessaires en vue d'une analyse pertinent et plus approfondie des résultats des activités réalisées. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Autre point

Nous avons également émis un rapport de l'auditeur indépendant comportant une opinion non modifiée relativement aux états financiers de la société, à être déposés aux membres du conseil d'administration.

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

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

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

	Nbre d'abonnés	Nbre de publications
Twitter info (info-réseau en temps réel)	5 421	2 413
LinkedIn	5 219	59

Infolettre pour les clients

- 19 241 abonnés ;
- 2 % de hausse de l'abonnement en 2020 ;
- 16 publications en 2020.

Site internet

- 1,5 million de visites en 2020.

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

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

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

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

abonnés	Nbre de publications
8 528	240
2 791	155

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour

fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

– nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la société;

– nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;

– nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la société à cesser ses activités;

Prix prestigieux pour la campagne Prochain arrêt

La Société canadienne des relations publiques (SCRP) a décerné au RTL et à la firme TACT le prix OR, dans la catégorie Meilleurs projets d'événements spéciaux, pour la campagne Prochain arrêt développée dans le cadre des consultations publiques 2018-2019 sur la révision du réseau du RTL. Au total, près de 1 700 citoyens ont participé à ce processus de consultation, ce qui nous a permis de recueillir une grande quantité d'information pertinente pour l'élaboration d'un nouveau réseau dans la foulée de l'arrivée du REM.

En se distinguant parmi les 192 candidatures présentées à la SCRP dans cette catégorie, la campagne Prochain arrêt s'est positionnée comme un exemple de relations publiques et de communication au Canada.

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

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

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

Guylaine Séguin, CPA auditrice, CA

[1] CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique no A111208

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

Montréal
Le 25 mars 2021

Longueuil
Le 25 mars 2021

Réseau de transport de Longueuil
État des résultats
Exercice terminé le 31 décembre 2020

	Note	Budget	Réalisations 2020	2019
		$	$	$
Revenus				
Transferts			**37 185 620**	55 179 406
Rémunération de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)		**204 783 135**	**177 894 493**	180 705 082
Intérêts			**16 425**	36 060
Autres revenus			**(1 042 134)**	325 753
		204 783 135	**214 054 404**	236 246 301
Charges par fonctions				
Administration générale		**24 123 287**	**27 893 027**	21 515 303
Transport		**192 899 086**	**164 912 454**	168 508 977
Frais de financement		**2 460 902**	**3 393 688**	3 552 953
		219 483 275	**196 199 169**	193 577 233
Excédent (déficit) de l'exercice		**(14 700 140)**	**17 855 235**	42 669 068
Excédent accumulé au début de l'exercice			**225 447 969**	182 778 901
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	11		**243 303 204**	225 447 969

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Le RTL a démontré son agilité à s'adapter aux situations extraor n proactive, un plan d'optimisation des ressources afin de contribuer concrètement à l'ef ment de l'ARTM pour combler le manque à gagner résultant de la pandémie sur l'acha dégager des économies de l'ordre de 32,6 M$, par rapport au budget initial.

En 2020, le RTL présente un excédent de fonctionnement à des fins fiscales à l'équilibre, puisque la rémunération versée par l'ARTM a été effectuée en fonction des dépenses réalisées.

	Note	**2020**	2019
		$	$
Actifs financiers			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	**3 812 713**	1 260 622
Débiteurs	4	**81 346 574**	102 203 112
		85 159 287	103 463 734
Passifs			
Emprunts temporaires	5		11 840 864
Créditeurs et charges à payer	6	**45 286 586**	41 267 653
Revenus reportés		**398 108**	289 000
Dette à long terme	7	**77 873 065**	84 037 541
Passif au titre des avantages sociaux futurs	8	**1 376 400**	1 144 300
		124 934 159	138 579 358
Dette nette		**(39 774 872)**	(35 115 624)
Actifs non financiers			
Immobilisations	9	**275 954 513**	254 138 910
Stocks		**5 880 550**	5 385 221
Autres actifs non financiers	10	**1 243 013**	1 039 462
		283 078 076	260 563 593
Excédent accumulé	11	**243 303 204**	225 447 969
Obligations contractuelles	13		
Droits contractuels	14		
Éventualités	15		

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

			Réalisations
	Budget	**2020**	2019
	$	**$**	$
Excédent (déficit) de l'exercice	**(14 700 140)**	**17 855 235**	42 669 068
Variation des immobilisations			
Acquisition		**(45 955 156)**	(42 327 167)
Produit de cession		**84 522**	44 930
Amortissement		**22 781 492**	21 474 059
Perte sur cession		**1 273 539**	81 999
		(21 815 603)	(20 726 179)
Variation des stocks		**(495 329)**	(868 178)
Variation des autres actifs non financiers		**(203 551)**	(681 582)
		(698 880)	(1 549 760)
Variation des actifs financiers nets (de la dette nette)	**(14 700 140)**	**(4 659 248)**	20 393 129
Dette nette au début de l'exercice		**(35 115 624)**	(55 508 753)
Dette nette à la fin de l'exercice		**(39 774 872)**	(35 115 624)

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

	Note	**2020**	2019
		$	$
Activités de fonctionnement			
Excédent de l'exercice		**17 855 235**	42 669 068
Éléments sans effet sur la trésorerie			
Amortissement des immobilisations		**22 781 492**	21 474 059
Perte sur cession d'immobilisations		**1 273 539**	81 999
		41 910 266	64 225 126
Variation nette des éléments hors caisse	12	**24 584 426**	(32 901 108)
		66 494 692	31 324 018
Activités d'investissement en immobilisations			
Acquisition		**(46 021 783)**	(29 753 431)
Produit de cession		**84 522**	44 930
		(45 937 261)	(29 708 501)
Activités de financement			
Émission de dettes à long terme		**6 817 000**	14 050 000
Remboursement de la dette à long terme		**(13 077 300)**	(13 407 700)
Variation nette des emprunts temporaires		**(11 840 864)**	(2 234 600)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme		**95 824**	4 101
		(18 005 340)	(1 588 199)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**2 552 091**	27 318
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début		**1 260 622**	1 233 304
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin		**3 812 713**	1 260 622

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

			Réalisations
	Budget	**2020**	2019
	$	**$**	$
Rémunération	**94 845 668**	**95 256 606**	92 070 810
Charges sociales	**26 628 225**	**28 321 806**	25 964 869
Biens et services	**72 748 480**	**46 445 577**	50 514 542
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :			
Du Réseau	**260 001**	**1 981 861**	2 004 962
Du gouvernement du Québec et ses entreprises	**47 700**	**67 685**	76 124
Autres frais de financement	**2 153 201**	**1 344 142**	1 471 867
Contributions à des organismes			
Amortissement des immobilisations	**22 800 000**	**22 781 492**	21 474 059
	219 483 275	**196 199 169**	193 577 233

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

1. Statut de l'organisme municipal

Le Réseau de transport de Longueuil (ci-après le « Réseau ») est constitué en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01)* et a comme responsabilité d'organiser et de fournir le transport en commun sur le territoire de l'agglomération de Longueuil.

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

Incidences résultant de la pandémie de COVID-19

En mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré l'éclosion d'un nouveau coronavirus (COVID-19) comme une pandémie mondiale, qui continue de se propager au Canada et dans le monde. La pandémie de COVID-19 et les mesures prises en réaction à l'éclosion ont entraîné des perturbations temporaires importantes des activités du Réseau. Le Réseau a pris et continuera de prendre des mesures à la suite de ces évènements afin d'en minimiser les répercussions. Toutefois, à la date de mise au point définitive des états financiers, la durée et les incidences de la COVID-19 restent inconnues. Par conséquent, il est impossible d'estimer de façon fiable les incidences que la durée et la gravité de la pandémie pourraient avoir sur les résultats financiers, les flux de trésorerie et la situation financière du Réseau pour les exercices futurs.

2. Principales méthodes comptables

Base de présentation

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

Ils contiennent certaines informations financières établies à des fins fiscales conformément au *Manuel de la présentation de l'information financière municipale* publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Celles-ci comprennent l'excédent (le déficit) de l'exercice à des fins fiscales présenté aux annexes A et B et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales présentée à la note complémentaire 11.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Périmètre comptable

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

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.

Actifs financiers

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

Actifs non financiers

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

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

Stocks

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

Immobilisations

Amortissement

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

Bâtiments	40 ans
Véhicules	10 à 16 ans
Ameublement et équipement de bureau	3 à 10 ans
Machinerie, outillage et équipement divers	10 ans
Autres (asphaltage)	15 ans

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

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

Moins-value

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

Passifs

Frais reportés liés à la dette à long terme

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

Passif au titre des sites contaminés

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

Revenus

Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l'entente intervenue entre les parties, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2020, les revenus provenant de l'ARTM correspondent à la rémunération prévue selon la prestation du service de transport collectif sur le territoire du Réseau. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes selon les dépenses réelles du Réseau.

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

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

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite à cotisations déterminées

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

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

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

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées

En plus des prestations de retraite, ces avantages comprennent notamment les avantages complémentaires de retraite comme l'assurance-vie offerte aux retraités.

La charge est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants. Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs est présenté à l'état de la situation financière pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et pertes actuariels non amortis et net d'une provision pour moins-value dans le cas d'un actif, s'il y a lieu.

Les obligations au titre des prestations constituées sont calculées de façon actuarielle selon la méthode de la répartition des prestations au prorata des services avec ou sans projection des salaires futurs, selon le cas, à partir du taux d'actualisation fixé, à partir des hypothèses les plus probables du Réseau en matière d'évolution des salaires, de roulement du personnel, d'âge de départ à la retraite des participants, d'évolution des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels.

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués selon la méthode de la valeur au marché sur une période de trois ans.

Les gains et les pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants. L'amortissement débute dans l'exercice subséquent à celui de la constatation du gain ou de la perte.

États financiers de
Réseau de transport de Longueuil
31 décembre 2020

Rapport de l'auditeur indépendant et de la vérificatrice générale 42
État des résultats 45
État de la situation financière 46
État de la variation de la dette nette 47
État des flux de trésorerie 48
Charges par objets 49
Notes complémentaires aux états financiers 50-63

Annexes

Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales 64
Annexe B – Excédent d'investissement à des fins fiscales 65

La *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* requiert la création de deux volets distincts, soit un volet pour le service postérieur au 31 décembre 2013 et un volet pour le service antérieur au 1er janvier 2014. Pour cette raison, la méthode d'évaluation de l'obligation du volet antérieur au 1er janvier 2014 du régime capitalisé a été modifiée pour utiliser la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées. La même méthode a été appliquée à l'exercice terminé le 31 décembre 2020.

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

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

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

Les dépenses constatées à taxer ou à pourvoir correspondent à des charges comptabilisées dans l'exercice ou antérieurement, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, mais qui font l'objet de traitement différé à des fins fiscales. Elles ont été créées aux fins suivantes à la suite d'un choix exercé par le Réseau et amorties selon les durées indiquées ci-dessous par affectation à l'excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales.

a) Avantages sociaux futurs :

   i) pour le passif constaté initialement au 1er janvier 2007: dans le cas des régimes non capitalisés, en vertu des méthodes d'allègement permises, le Réseau a amorti partiellement cette somme au cours de 2020;

   ii) à titre de mesure d'allègement pour les excédents de la charge sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés: l'excédent est inscrit aux dépenses constatées à taxer ou à pourvoir et aucun amortissement n'est prévu;

Instruments financiers

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

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

3. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 1 273 536 $ (1 259 022 $ en 2019) est affecté à des fins de fonds d'assurance.

4. Débiteurs

	2020	2019
	$	$
Gouvernement du Québec et ses entreprises	**64 481 390**	70 334 821
Gouvernement du Canada et ses entreprises	**14 408 868**	17 608 609
Organismes municipaux		1 068 664
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)		9 976 865
Autres	**2 456 316**	3 214 153
	81 346 574	102 203 112

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

Gouvernement du Québec et ses entreprises	**39 016 675**	43 627 156

Les montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme portant intérêt à des taux variant de 1,05 % à 3,00 % (1,80 % à 3,00 % au 31 décembre 2019) et viennent à échéance au plus tard en 2025.

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

5. Emprunts temporaires

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 45 000 000 $ (45 000 000 $ en 2019), portant intérêt au taux de base de 2,45 % (3,95 % en 2019) 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 2019), portant intérêt au taux de base de 2,45 % (3,95 % en 2019).

Le solde des emprunts est nul au 31 décembre 2020 (11 840 864 $ au 31 décembre 2019).

6. Créditeurs et charges à payer

	2020	2019
	$	$
Fournisseurs	**22 256 311**	23 440 877
Salaires et avantages sociaux	**19 839 019**	17 102 427
Dépôts et retenues de garantie	**338 459**	490 892
Intérêts courus sur la dette à long terme	**223 711**	233 457
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	**1 783 234**	
Organismes municipaux	**845 852**	
	45 286 586	41 267 653

7. Dette à long terme

	2020	2019
	$	$
Obligations, portant intérêt à des taux variant de 0,98 % à 3,00 %, échéant à différentes dates de 2021 jusqu'à 2026	**78 254 900**	84 515 200
Frais reportés liés à la dette à long terme	**(381 835)**	(477 659)
	77 873 065	84 037 541

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

	$
2021	13 702 300
2022	25 307 300
2023	21 125 600
2024	11 973 000
2025	5 346 000
2026 et suivantes	800 700

Le Réseau a émis des obligations envers un régime de retraite (PL54) pour un montant cumulatif de 1 998 900 $ (2 586 200 $ en 2019).

8. Avantages sociaux futurs

	2020	2019
	$	$
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs		
Actif des régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	**3 189 600**	3 127 700
Passif des régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	**(4 566 000)**	(4 272 000)
	(1 376 400)	(1 144 300)
Charge de l'exercice		
Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées	**12 111 800**	11 877 500
Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées	**395 000**	317 000
Régimes de retraite des élus municipaux	**40 120**	35 670
	12 546 920	12 230 170

Régimes de retraite

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

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

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

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées au 31 décembre 2018 pour quatre groupes d'employés et au 31 décembre 2017 pour le groupe des employés d'entretien.

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

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

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

Puisque le résultat de ces démarches est indéterminable, les incidences possibles de ces requêtes et du jugement rendu en première instance n'ont pas été comptabilisées au 31 décembre 2020. L'ampleur du passif éventuel ne peut être fournie, car il ne peut être mesuré avec une fiabilité raisonnable.

	2020	2019
	$	$
Conciliation de l'actif au titre des avantages sociaux futurs		
Actif au début de l'exercice	**3 127 700**	1 407 800
Charge de l'exercice	**(12 111 800)**	(11 877 500)
Cotisations versées par l'employeur	**12 173 700**	13 597 400
Actif à la fin de l'exercice	**3 189 600**	3 127 700
Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	**391 406 300**	369 988 500
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**(421 121 100)**	(386 597 700)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	**(29 714 800)**	(16 609 200)
Pertes actuarielles non amorties	**32 904 400**	19 736 900
Actif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	**3 189 600**	3 127 700
Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	**391 406 300**	369 988 500
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**(421 121 100)**	(386 597 700)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	**(29 714 800)**	(16 609 200)

	2020	2019
	$	$
Charge de l'exercice		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	**16 962 200**	15 349 200
Coût des services passés découlant d'une modification de régime		389 500
Cotisations salariales des employés	**(8 397 000)**	(7 134 300)
Amortissement des pertes actuarielles	**2 762 300**	2 465 800
Charge de l'exercice excluant les intérêts	**11 327 500**	**11 070 200**
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	**22 182 800**	21 817 600
Rendement espéré des actifs	**(21 398 500)**	(21 010 300)
Charge d'intérêts nette	**784 300**	807 300
Charge de l'exercice	**12 111 800**	11 877 500
Informations complémentaires		
Rendement réel des actifs pour l'exercice	**21 247 300**	21 416 200
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	**(21 398 500)**	(21 010 300)
Gain (perte) de l'exercice sur le rendement des actifs	**(151 200)**	405 900
Perte de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	**(15 778 600)**	(4 427 500)
Prestations versées au cours de l'exercice	**20 400 200**	19 834 300
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice	**400 177 800**	378 054 600
Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau	**1 998 900**	2 586 200
Valeur des obligations des régimes supplémentaires de retraite non capitalisés	**2 618 100**	2 372 300
Valeur des obligations implicites comprises dans la valeur des obligations		
Pour la réserve de restructuration	**733 200**	696 400
Pour le fonds de stabilisation et la réserve liée à la PED	**8 036 100**	5 962 400
DMERCA	**13**	13

	2020	2019
	%	%
Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	**5,41**	5,76
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	**5,78**	6,04
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	**3,01**	3,01
Taux d'inflation (fin d'exercice)	**2,00**	2,00

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

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

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

	2020	2019
	$	$
Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs		
Passif au début de l'exercice	**(4 272 000)**	(4 060 000)
Charge de l'exercice	**(395 000)**	(317 000)
Prestations ou primes versées par l'employeur	**101 000**	105 000
Passif à la fin de l'exercice	**(4 566 000)**	(4 272 000)
Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**(6 096 000)**	(5 102 000)
Pertes actuarielles non amorties	**1 530 000**	830 000
Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	**(4 566 000)**	(4 272 000)
Charge de l'exercice		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	**164 000**	135 000
Amortissement des pertes actuarielles	**90 000**	34 000
Charge de l'exercice excluant les intérêts	**254 000**	169 000
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	**141 000**	148 000
	395 000	317 000
Informations complémentaires		
DMERCA	**13**	13

	2020	2019
	%	%
Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation		
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	**2,10**	2,75

Régime de retraite à cotisations déterminées

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

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

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

Régime de retraite des élus municipaux

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

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

	2020	2019
	$	$
Cotisations des élus au RREM	**11 903**	10 582
Charge de l'exercice		
Contributions de l'employeur au RREM	**40 120**	35 670

9. Immobilisations

	2019			2020
	Solde au début	**Addition**	**Cession/ ajustement**	**Solde à la fin**
	$	**$**	**$**	**$**
Coût				
Bâtiments	112 036 193	**9 276 112**		**121 312 305**
Véhicules	310 939 239	**29 876 681**	**23 406 561**	**317 409 359**
Ameublement et équipement de bureau	40 977 431	**2 845 727**		**43 823 158**
Machinerie, outillage et équipement divers	4 387 985	**130 243**		**4 518 228**
Terrains	3 645 855			**3 645 855**
Autres	4 413 092		**(4 370 606)**	**8 783 698**
	476 399 795	**42 128 763**	**19 035 955**	**499 492 603**
Immobilisations en cours	15 527 474	**3 826 393**	**4 370 606**	**14 983 261**
	491 927 269	**45 955 156**	**23 406 561**	**514 475 864**

	2019			2020
	Solde au début	**Addition**	**Cession/ ajustement**	**Solde à la fin**
	$	**$**	**$**	**$**
Amortissement cumulé				
Bâtiments	60 741 316	**2 652 497**		**63 393 813**
Véhicules	140 758 923	**17 551 798**	**22 048 500**	**136 262 221**
Ameublement et équipement de bureau	32 436 214	**1 732 422**		**34 168 636**
Machinerie, outillage et équipement divers	3 063 681	**222 225**		**3 285 906**
Autres	788 225	**622 550**		**1 410 775**
	237 788 359	**22 781 492**	**22 048 500**	**238 521 351**
Valeur comptable nette	254 138 910			**275 954 513**

Le Réseau a acquis des immobilisations dont un solde de 13 884 454 $ au 31 décembre 2020 (13 951 081 $ au 31 décembre 2019) est inclus dans les créditeurs et charges à payer.

10. Autres actifs non financiers

	2020	2019
	$	$
Frais payés d'avance	**1 152 992**	863 646
Dépôts sur achat d'autobus	**90 021**	175 816
	1 243 013	1 039 462

11. Excédent accumulé

	2020	2019
	$	$
Excédent de fonctionnement non affecté	**79 095**	79 095
Excédent de fonctionnement affecté	**6 741 334**	6 830 284
Réserves financières et fonds réservés	**1 978 163**	1 781 530
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	**(3 868 619)**	(4 528 800)
Financement des investissements en cours	**(341 957)**	5 448 794
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	**238 715 188**	215 837 066
	243 303 204	225 447 969

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

	2020	2019
	$	$
Débiteurs	**20 856 538**	(34 790 392)
Créditeurs et charges à payer	**4 085 560**	4 927 948
Revenus reportés	**109 108**	18 996
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs	**232 100**	(1 507 900)
Stocks	**(495 329)**	(868 178)
Autres actifs non financiers	**(203 551)**	(681 582)
	24 584 426	(32 901 108)

13. Obligations contractuelles

Le Réseau s'est engagé en vertu de divers contrats de fourniture de service de transport, d'entretien, de location de locaux et autres échéant jusqu'en 2025, à verser une somme totale de 102 512 953 $. Les versements des cinq prochains exercices sont les suivants :

	$
2021	72 295 861
2022	14 631 513
2023	7 158 990
2024	4 270 762
2025	4 155 827

Le Réseau s'est aussi engagé, pour l'exercice 2020, pour un montant de 2 563 394 $ afin de compléter l'acquisition de 5 minibus électriques. Au 31 décembre 2020, les 5 minibus ont été reçus pour un montant de 2 410 930 $. Il reste, pour 2021, un solde de 152 464 $ pour compléter l'engagement. Par ailleurs, cet engagement est admissible à une subvention à hauteur de 90 % des coûts admissibles.

Finalement, le RTL s'est engagé à acquérir 80 autobus au cours des quatre prochaines années. La valeur totale estimative de cet engagement d'autobus est de 87 532 314 $ et se répartit comme suit :

	$
2021	39 942 538
2022	10 784 485
2023	11 647 244
2024	25 158 047
Total	87 532 314

Les dépenses admissibles feront l'objet de subventions variant entre 75 % et 90 % pour un total estimé de 71 640 616 $.

L'échéancier s'établit ainsi :

	$
2021	35 948 284
2022	8 088 364
2023	8 735 433
2024	18 868 535
Total	71 640 616

14. Droits contractuels

Le Réseau a conclu, en 2019, un contrat de vente et de gestion d'espaces publicitaires échéant en 2028, prévoyant la perception de revenus, pour les années restantes au contrat de 8 314 800 $. Les revenus de publicités à percevoir au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 933 000 $ en 2021, à 940 400 $ en 2022, à 992 200 $ en 2023, à 1 000 800 $ en 2024 et à 1 053 600 $ en 2025.

15. Éventualités

Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'auto-assurer les risques d'accidents routiers de ses véhicules. Dans le but de se conformer aux exigences de la Section V du règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*. Le Réseau a créé un surplus affecté dont le solde est de 1 274 293 $ au 31 décembre 2020 (1 261 374 $ au 31 décembre 2019).

16. Instruments financiers dérivés

Le Réseau conclut périodiquement des contrats d'achat à terme basés sur les indices « Heating Oil – NYMEX » avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie de la fluctuation du prix du carburant. Le Réseau n'a pas recours à des instruments financiers dérivés à des fins spéculatives. Les gains et pertes réalisés qui y sont reliés sont constatés à l'état des résultats en contrepartie de la charge sur le carburant. Une perte de 2 185 350 $ a été constatée au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2020 (perte de 326 075 $ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2019). La valeur au marché de ces instruments n'est pas constatée à l'état de la situation financière.

Au 31 décembre 2020, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2021 à 2024 pour une quantité totale de référence de 15 750 000 litres dont la valeur au marché est de 2 201 276 $ (au 31 décembre 2019, le Réseau possédait des contrats d'achat à terme échéant de 2021 à 2023 pour une quantité totale de référence de 18 750 000 litres dont la valeur au marché était de 490 502 $).

17. Données budgétaires

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

18. Chiffres de l'exercice précédent

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

Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

		Réalisations	
	Budget	**2020**	2019
	$	**$**	$
Excédent (déficit) de l'exercice	**(14 700 140)**	**17 855 235**	42 669 068
Moins : revenus d'investissement		**(36 071 655)**	(53 662 833)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	**(14 700 140)**	**(18 216 420)**	(10 993 765)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	**22 800 000**	**22 781 492**	21 474 059
Produit de cession		**84 522**	44 930
Perte sur cession		**1 273 539**	81 999
	22 800 000	**24 139 553**	21 600 988
Financement			
Remboursement de la dette à long terme	**(6 324 160)**	**(5 130 518)**	(4 095 070)
Affectations			
Activités d'investissement		**59 643**	(138 136)
Excédent (déficit) accumulé			
Excédent (déficit) de fonctionnement affecté		**75 424**	(27 421)
Réserves financières et fonds réservés	**(300 000)**	**(267 501)**	(267 501)
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	**(1 475 700)**	**(660 181)**	(6 000 000)
	(1 775 700)	**(792 615)**	(6 433 058)
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	**-**	**-**	79 095

Annexe B – Excédent d'investissement à des fins fiscales

	Réalisations	
	2020	2019
	$	$
Revenus d'investissement	**36 071 655**	53 662 833
Conciliation à des fins fiscales		
Immobilisations		
Acquisitions - Transport	**(45 955 156)**	(42 327 167)
Financement		
Financement à long terme des activités d'investissement	**4 068 000**	791 982
Affectations		
Activités de fonctionnement	**(59 643)**	138 136
Excédent accumulé - Fonctionnement non affecté	**13 526**	
Réserves financières et fonds réservés	**70 868**	
	24 751	138 136
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	**(5 790 750)**	12 265 784

Produit par la Direction des communications et affaires publiques du RTL

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2021

ISBN-978-2-921426-45-9

RTL
Agglomération
de Longueuil

rtl-longueuil.qc.ca